

**ORIGEN Y FUNDAMENTO DE LA  
PRIMERA INSTITUCIÓN JURÍDICA  
Y COMERCIAL ARGENTINA**

---

**EL REAL TRIBUNAL DEL CONSULADO DE BUENOS AIRES**

---

El movimiento mercantil que se estableció entre la España y todas sus posesiones en América fué dirigido por las providencias que dictaron los reyes católicos, don Fernando y doña Isabel, luego que descubrió Cristóbal Colón, bajo sus auspicios, esta nueva parte del mundo. El espíritu mezquino que dominaba en aquella época en materia comercial fué la norma directriz de estas disposiciones, pues, además de las restricciones que contenían respecto del modo en que había de hacerse el comercio con las colonias y de las personas que únicamente podían tomar parte en él, limitaban la facultad de hacerlo directamente a sólo las ciudades de Sevilla y Cádiz, para lo cual se estableció, en la primera, la gran casa de Contratación de Indias y, en la segunda, un juez dependiente de aquélla, con el objeto de hacer allí los registros y evitar todo fraude y contrabando.

Por mucho tiempo fué ésta la norma seguida para el comercio entre la España y sus nuevos establecimientos de América y, no obstante que Cádiz tuvo casi desde el principio, lo mismo que Sevilla, la facultad de hacer el comercio con las Indias, esta facultad fué muy limitada, pues, por real cédula de 19 de Noviembre de 1665, se dispuso que los pasajeros que venían a América fueran despachados

únicamente por las autoridades oficiales de Sevilla y que los navíos que regresaban de las Indias habían de ir derechamente a la ría de Sevilla, con la sola excepción de los que, por hallarse en muy mal estado, no pudieran entrar en la barra de San Lúcar.

Estas limitaciones respecto del Puerto de Cádiz se aumentaron todavía más por una real orden del 6 de Septiembre de 1666, en la que se prohibió absolutamente el comercio directo con los puertos de América, disponiéndose que los individuos que quisieran embarcar cualquier mercadería con este destino, lo hicieran por el puerto de San Lúcar, en el río de Sevilla, hasta 1717 en que se ordenó que todas las flotas entrasen y saliesen en lo sucesivo del puerto de Cádiz, donde se trasladaron los tribunales y oficinas de Indias que antes residían en Sevilla, comenzando a disfrutar así aquella población, del gran monopolio mercantil que hubo de permitirle ser la ciudad más concurrida y floreciente de la península.

Entre las curiosas disposiciones dictadas durante el período a que me refiero, llaman la atención las que indican las cualidades que debían tener los buques que se emplearan en este tráfico y del orden y forma en que habían de hacerlo; en cuanto a los primeros, se exigía substancialmente que dichos buques fuesen construídos en España y que sus dueños fueran también españoles, y a ninguna embarcación extranjera se le dió el permiso para hacer el comercio de las Indias, pues, aunque consta que a principios del siglo XVII se emplearon en él bageles de fabricación extranjera, seguramente esa infracción se debió a la tolerancia de ciertas autoridades, porque las disposiciones de que me estoy ocupando se conservaron vigentes hasta 1778.

Por mucho tiempo después del descubrimiento de América, no se dictó disposición alguna que fijara el tiempo y orden en que habían de hacer sus viajes los buques que vinieran a élla, de manera que todos los que reuniendo los requisitos necesarios alcanzaban el permiso correspondiente, podían hacer el viaje cuando a sus dueños convenía.

Más tarde, cuando los corsarios por una parte y las guerras que con la Inglaterra sostuvo la España por otra, obligaron a los especuladores a ponerse de acuerdo para

enviar sus buques reunidos, se dispuso que no saliesen sino juntos para que navegasen en conserva unos de otros, pero nada se dijo en cuanto a la época en que habían de partir, lo cual se dejaba a voluntad de los cargadores; mas habiendo sido informado el rey de que se cometían no pocos fraudes a la sombra de aquella libertad, yendo muchos de los buques que regresaban de América a hacer ocultamente sus descargas en varios puntos de la costa de Portugal, se ordenó que no saliese de Cádiz ni de San Lúcar nave alguna sino en «flota», so pena de perdimiento de ella y de cuanto llevase, saliendo la una por enero y la otra por agosto con capitán y almirante de la real marina que las comandaba y dirigía.

Así tuvo origen el sistema comercial de flotas, con pocas variaciones y con algunas interrupciones ocasionadas por las guerras que sostuvo España con Inglaterra, hasta que la ordenanza o pragmática del comercio libre, de la que luego me ocuparé detenidamente, dictada el 12 de octubre de 1778, vino a destruir esas trabas que la ignorancia y una torpe avaricia de parte del gobierno de la península y de los monopolistas opusieron por tanto tiempo al desarrollo de la industria y del comercio americano.

Dos fueron los puertos americanos que únicamente recibieron estas flotas: Panamá y Porto Bello, extendiéndose este privilegio más tarde al puerto del Callao. Unas pequeñas embarcaciones conocidas con el nombre de avisos y cuyo principal objeto era el de conducir la correspondencia del gobierno y del público, tuvieron permiso para transportar pequeña cantidad de mercaderías; estos avisos que comenzaron a hacer sus viajes a principios del siglo XVI, estuvieron al principio reducidos sólo a dos cada año, hasta que en 1765 se dispuso que cada mes saliese de la Coruña uno con dirección a México y otro cada dos meses con destino a Montevideo y nótese que el puerto de Buenos Aires no tuvo ninguna franquicia que pudiera, por decirlo así, favorecerlo.

Curioso es estudiar los gravámenes impuestos por el gobierno español al comercio con sus colonias; cuatro fueron los principales, a saber: el derecho de avería, el de almojarifazgo, el de toneladas y el de almirantazgo.

El derecho de avería o *haberías*, llamado así por estar destinados sus productos a cubrir los sueldos o *haberés* de la armada que se empleaba en perseguir a los corsarios que atacaban frecuentemente en las costas de Andalucía a los bajeles que regresaban allí de América, comenzó a recaudarse desde 1521, y, aunque consistía al principio en un cinco por ciento sobre el valor del oro, perlas, azúcar, cueros y todas las mercancías que fueran de las Indias, de Canarias, de las Azores, de Madera y Berbería, sin que pudieran eximirse de pagarlo aquellos frutos porque perteneciesen al rey u otra persona privilegiada, luego tuvo grandes variaciones, extendiéndose más tarde este impuesto a las mercancías y aun a las personas que venían de España, y aumentándose hasta un catorce por ciento respecto de toda clase de mercaderías y a veinte ducados por cada pasajero o esclavo.

Así se conservó esta contribución hasta el año 1660, en el que, a consecuencia de las repetidas quejas del comercio y de los grandes fraudes que se cometían para eximirse de pagarla, dispuso el rey que cesara enteramente, con tal que las principales colonias de América costearan los gastos de las armadas que custodiaban las flotas, los cuales ascendían en cada viaje a setecientos noventa mil ducados de plata, asignándose para cubrir esta fuerte suma 350.000 al Perú, 200.000 a la Nueva España, 50.000 al nuevo reino de Granada, 40.000 a las provincias de Cartagena y 150.000 a la real hacienda.

Esta providencia fué muy mal recibida, y, después que en 1667 tuvo algunas modificaciones en cuanto a las cuotas designadas, parece que antes de muchos años dejó de cobrarse tal impuesto, pues consta que los gastos de los buques de guerra franceses que en 1706 escoltaron las flotas de Tierra Firme y Nueva España fueron pagados del tesoro real, y que los de las flotas subsecuentes hasta 1716 se cubrieron con los fletes y aprovechamientos de los mismos buques de guerra que las acompañaron, sin que desde entonces volviera a mencionarse para nada el antiguo derecho de *haberías* hasta el año 1732, en el que, con consentimiento del comercio, comenzó a cobrarse el cuatro por ciento sobre el oro, la plata y la grana que iba de América,

con el objeto de cubrir los gastos de la armada naval, y el uno por ciento para los correos y avisos.

El derecho de *almojarifazgo* o de portazgo no se estableció en España, respecto del comercio de Indias, hasta el año 1543, aunque es indudable que en todos los puertos de éstas comenzó a recaudarse luego que en ellos se establecían las respectivas autoridades, entre las que se contaban siempre los oficiales de la caja real, que eran los encargados de colectarlos.

Este impuesto consistió desde su principio en un siete y medio por ciento sobre el valor de todas las mercancías que venían de España, según el aforo o afuera que de ellas hacían aquellos empleados en unión de uno de los individuos del ayuntamiento; pero después tuvo varias alteraciones, siendo la primera la que en 1543 lo redujo a cinco por haberse dispuesto que dichas mercancías pagaran desde entonces el dos y medio en Sevilla o Cádiz a su exportación. En 1766, a consecuencia de las escaseces del tesoro real se aumentó el de salida o exportación en América a diez, fijándose también la cuota del diez por ciento en una y otra parte a los vinos. Más tarde se hicieron muy notables variaciones, tanto sobre las cuotas cuanto sobre las reglas para aplicarlas; y, por último, al terminar el período de que voy hablando, el derecho de exportación de España era de seis por ciento sobre los productos de la península y siete sobre los de países extranjeros, a los que se agregaba la contribución de sisa que pagaban el vino, vinagre y aceite que pasaban a las Indias, la cual era realmente una adición impositiva.

Además de esos impuestos sobre las mercaderías que venían de España a América, se cobraba también desde antes de 1566 otro derecho de almojarifazgo sobre todos los frutos que de los puertos de ésta iban a Cádiz o Sevilla, el cual era de un cinco por ciento sobre sus valores, y de diez más que se exigía con el nombre de alcabala de primera venta, cuya contribución, lo mismo que las que he mencionado antes, tuvo algunas variaciones y no pocas excepciones en favor de algunos frutos, pues por una real orden de 12 de mayo de 1772 quedó libre de todo derecho el algodón producido en las colonias, y por otra de 23 de

Abril de 1774 se hizo extensiva aquella gracia al palo de tinte, maderas, pimienta, pesca salada, cera, carey y concha, achiote y café que igualmente se produjeran en las mismas colonias españolas.

Todos estos derechos de almojarifazgo, así como los de avería eran recaudados unas veces directamente por los empleados del gobierno y otras por los asentistas que los contrataban por determinado tiempo, siendo muy dignas de notarse las repetidas órdenes que durante esta época expidió el gobierno español para evitar que sus propios empleados o los de los asentistas perjudicaran a los comerciantes, previniendo a aquéllos que se dieran por satisfechos para el valúo de las mercaderías con las relaciones o facturas que éstos presentaren, sin detener nunca los cargamentos, ni mucho menos abrir los fardos o cajones para reconocerlos.

El derecho de tonelada comenzó a exigirse en España a los buques que hacían el comercio de las Indias el año 1608 para atender a los gastos de la universidad o cofradía de navegantes o mareantes, que con real aprobación de 22 de marzo de 1569 se estableció en el barrio de Triana en Sevilla, cuyo impuesto consistió al principio en real y medio de plata por cada tonelada y media anata que sobre éstas se estableció en 1632; pero luego fué aumentándose de tal manera, que lo que pagaba cada tonelada de los buques que después de 1755 venían en las flotas a Veracruz, era como sigue: 1406 reales de vellón de palmeo, 1406 de abarrotos, 1406 de enjunques y 671 de frutos. Estos derechos no eran iguales para todos los buques que venían a América, pues disminuían en proporción de la menor importancia de los puertos adonde se dirigían.

El derecho de almirantazgo fué impuesto en España desde antes del descubrimiento de América, como uno de los emolumentos del empleo de almirante, y con este título cobraba el de Castilla sobre el valor de lo que importaban o exportaban todos los buques que entraban en el río de Sevilla y que no fueran de propiedad de los vecinos de aquel arzobispado o del obispado de Cádiz, del mismo modo que cobraba el derecho de anclaje, que se llamaba también de marco, por ser un marco de plata el que debía pa-

gar cada bajel que excediera de cien toneladas; pero aquel impuesto no comenzó a cobrarse respecto de los buques que venían a las Indias hasta el año 1737, en que se estableció el empleo de almirante general de España e Indias.

Consistía la contribución de almirantazgo en diversas cuotas que entonces se fijaron sobre cada bulto de mercancías, siendo las principales de ellas la de dos y medio pesos sobre cada quintal de hierro que viniera a la América, la de un peso sobre cada tonelada de todos los buques; y la de diez reales sobre cada mil pesos que en plata, oro o frutos, fueran de las Indias por cuenta de particulares, y, aunque por una real orden de 30 de octubre de 1748 fué extinguido el almirantazgo, continuó recaudándose después de aquel impuesto como una de las rentas de la real hacienda.

Las colonias de la América española padecieron indiferencias de civilización bajo el mando de autoridades desprestigiadas, incapaces de disciplinar el régimen político que la legislación española había preparado para bienestar del orbe americano. Desde la aristocrática México al Plata desamparado, comprendida la opulenta Nueva Granada, la industriosa Venezuela, la agrícola Quito, Perú la señorial, Chile con su Araucanía indomable, la cristiana y belicosa Paraguay y las comarcas perdidas en sus altiplanicies desiertas, todas sufrieron y languidieron bajo el gobierno de virreyes, gobernadores, de capitanes generales y presidentes, en condiciones y con cualidades tan poco aceptables que no supieron ni siquiera vislumbrar la importancia que la libertad económica daría al continente americano; fueron inútiles las noticias secretas de Jorge Juan y Antonio de Ulloa, los informes del visitador Areche, sobre los abusos y desgobiernos de las colonias españolas, y puede decirse que gracias a la divulgación de las opiniones de Azara, Humboldt, y D'Orvigny, las autoridades de la península empezaron a preocuparse del problema del comercio americano.

Mientras la Europa trastornaba su tradición antigua para iniciar distintas tendencias políticas, afligida por los triunfos repetidos y terribles de un genio militar, Napoleón, deslumbrada por las luces de la filosofía enciclopedista, sorprendida por la redención de vasallos convertidos en

ciudadanos de la gran democracia norteamericana, voceaba como conquista de primera magnitud la libertad de comercio y la unión económica de los pueblos; la América española dormía tranquilamente esperando un precursor que indicara ensueños y rumbos de porvenir. Pero Carlos III, monarca habilísimo, aleccionado con la actitud de las colonias inglesas de América, cuya emancipación él mismo había fomentado por odio a la Inglaterra, comprendió que la libertad de comercio sería el único vínculo que podría mantener la unión de las colonias americanas con la monarquía ibérica; y el 12 de octubre de 1778 expidió para el comercio de España con sus posesiones de América la célebre ordenanza conocida con el nombre de ordenanza o pragmática del comercio libre, que no solamente hizo desaparecer el ridículo sistema de las flotas que servía de obstáculo a multitud de especulaciones mercantiles entre ambos continentes sino que destruyendo el monopolio que por tantos años había disfrutado el puerto de Cádiz para el comercio con las colonias, quedaron habilitados quince puertos españoles para comerciar libremente, estableciéndose así un intenso intercambio que produjo un grande impulso al comercio y a la industria.

El sistema de explotación, basado en el monopolio comercial que fué tan funesto a la madre patria como a sus colonias, lo fué más aun para el Río de la Plata. Buenos Aires estaba totalmente excluido de los beneficios que las relaciones comerciales hubieran podido aportarle; no teniendo plata, oro ni productos preciosos que transportar por tierra, le era imposible acudir a las ferias de Panamá y de Porto Bello ni aun a la del Callao hasta donde sus cueros, sus sebos y sus cereales no podían llegar. No podían venirle por esa vía las substancias alimenticias, como el vino y el aceite ni menos el hierro, y las ropas mismas les llegaban con un recargo que las ponía fuera del alcance de su pobreza, teniendo que acudir para comprarlas a Potosí, el mercado más caro de Sud América.

El puerto de Buenos Aires, cuya ubicación geográfica lo indicaba ya como el centro, el foco a donde convergían las actividades comerciales de la parte sur de América,

fué considerado por la España como un presente funesto y como tal se declaró puerta condenada aun para el uso de sus propios habitantes. Por el espacio de más de un siglo, dice el general Mitre, toda la legislación española a su respecto, no tuvo más objeto que impedir la navegación y el intercambio que por él podía efectuarse. Prohibíase, bajo penas severas, la entrada y salida por estas vías de hombres y mercaderías, y especialmente de los metales preciosos, declarándose expresamente que los frutos naturales del país (cueros, lanas, sebos y trigos) estaban incluidos en la prohibición absoluta. Dábase por razón para ello que, no produciendo el país oro ni plata, allí acudirían los caudales de Potosí que debían, en cambio, exportarse por la vía de Panamá y que, siendo el país sano y abundante, los habitantes podían pasarse sin vender sus frutos, y si por ello sufrían era esto preferible a que disminuyeran las ganancias de las ferias de Panamá y de Porto Bello.

Hasta el año 1597 no hubo exportación de frutos de Buenos Aires; es decir, estuvo prohibida la exportación de frutos del país y sólo era permitido la importación de las mercaderías que a su majestad se le antojaba calcular que serían bastantes para satisfacer las necesidades de los pobladores. Los mercaderes del Perú y de Chile que monopolizaban el comercio español en América impedían poderosamente la exportación de las riquezas naturales del Río de la Plata, por cuanto, siendo estos artículos de primera necesidad, eran acaparados por dichos comerciantes, quienes los exportaban por la vía de Panamá con pingües ganancias.

Por real cédula de 1596 ratificada en 1598, el rey ordenó que a nadie le era permitido venir a estacionarse a Buenos Aires ni aún pasar por este puerto para establecerse en otros puntos, sin licencia especial de su majestad.

Felipe III por real cédula de 20 de agosto de 1602 permitió a los vecinos de esta gobernación que pudiesen sacar anualmente, por el término de seis años, los frutos de sus cosechas, en navíos propios y por su cuenta hasta dos mil fanegas de trigo, quinientos quintales de cecina y quinientas arrobas de sebo, y conducirlos al Brasil, Guinea y otras partes, con facultad de retornar de ellas las cosas de que

tuvieren necesidad, pero con la condición expresa de no poder sacar cosa alguna por ningún otro puerto de las Indias. Esta cédula no importaba más que la confirmación reglamentada de lo que se practicaba hacía seis años subrepticamente. No tiene, por consiguiente, el carácter de una permisión originaria, como lo hace notar Trelies, sino que venía a normalizar una situación de todos conocida, puesto que el contrabando que tenía necesariamente que corregir los errores y las injusticias de la legislación comercial española, reivindicando el legítimo derecho de vivir, había ya establecido por su vía natural la corriente comercial que debía engrandecer al Río de la Plata.

Empezó así el resurgimiento comercial de Buenos Aires, la que ya en 1749 se podía contar, como dice Concolorcorbo, por la cuarta ciudad del Gran Gobierno del Perú, dando el primer lugar a Lima, el segundo al Cuzco, el tercero a Santiago de Chile y el cuarto a esta ciudad que en aquella época tenía poco más de tres mil ochocientos habitantes y cuyo comercio, en su faz productora, estaba representado por la carne de animales vacunos, como lo hace notar el autor del Lazarillo de Ciegos Caminantes cuando dice: «El principal renglón de que sacan dinero los hacendados es el de los cueros de los toros, novillos y vacas que regularmente venden allí de seis a nueve reales, a proporción del tamaño. Por el número de cueros que se embarcan para España no se pueden inferir las grandes matanzas que se hacen en Montevideo y sus contornos, y en las cercanías de Buenos Aires, porque se debe entrar en cuenta las grandes proporciones que ocultamente salen para Portugal y la multitud que se gasta en el país. Todas las chozas se techan y guarnecen de cueros y lo mismo los grandes corrales para encerrar el ganado. La porción de petacas en que se extraen las mercaderías y se conducen los equipajes son de cuero labrado y bruto. En las carretas que trajinan a Jujuy, Mendoza y Corrientes se gasta un número muy crecido, porque todos se pudren y se encogen tanto con los soles, que es preciso remudarlos a pocos días de servicios; y, en fin, usan de ellos para muchos ministerios, que fuera prolijidad referir, y está regulado: se pierde todos los años la carne de dos mil bueyes y vacas,

que sólo sirven para pasto de animales, aves e insectos, sin traer a la cuenta las proporciones considerables que roban los indios pampas y otras naciones». Opiniones que más tarde confirma, diciendo: «la carne está en tanta abundancia que se lleva en cuartos a carretadas a la plaza, y si por accidente se resbala, como he visto yo, un cuarto entero, no se baja el carretero a recogerle, aunque se le advierta, y aunque por casualidad pase un mendigo, no le lleva a su casa porque no le cueste el trabajo de cargarlo. A la oración se da muchas veces carne de balde, como en los mataderos porque todos los días se matan muchas reses, más de las que necesita el pueblo, sólo por el interés del cuero.

Todos los perros, que son muchísimos, sin distinción de amos están tan gordos que apenas se pueden mover, y los ratones salen de noche por las calles a tomar el fresco, en competentes destacamentos, porque en la casa más pobres les sobra la carne».

Con el advenimiento de la casa de Borbón al trono de España, nuevas ideas económicas relacionadas con el intercambio comercial con la América española fueron sostenidas por estadistas de la talla de Alberoni, el marqués de la Ensenada, Campomanes, Jovellanos, Gálvez y Gardoqui. Pero ya era tarde: su ruinoso sistema había producido la separación, por decirlo así, económica, y la América estaba irremisiblemente perdida para la metrópoli, como su colonia.

«Buenos Aires,—dice Mitre,—a menos distancia de la Europa y en íntimo contacto con los países que se hallaban desligados de España, se hizo gradualmente el verdadero mercado de esta parte de América. Chile, interesado en la navegación directa y en aumentar sus relaciones terrestres con Buenos Aires, el Paraguay, de quien esta ciudad era la salida natural, el Alto Perú, que encontraba mayores ventajas para exportar su plata a la metrópoli por el puerto de Buenos Aires, llevando en cambio las mercaderías que necesitaban la provincia de Córdoba del Tucumán que veía en Buenos Aires su puerto natural; todos aspiraban a emanciparse del predominio comercial de Lima y hacían causa común, para ello, con los habitantes del Río de la

Plata, para quienes el comercio directo era una necesidad de vida y de engrandecimiento. Así lo hace constar el virrey del Perú, marqués de Esquilache, cuando dice: «el comercio de este reino, aunque se agotaba con sus ferias se volvía a llenar con los millones que volvía a recibir de Potosí y las demás minas, hasta que abierta por la codicia, la «puerta del océano», se comenzaron a salir por ella».

Buenos Aires, pues, reunió los factores económicos que más tarde habían de ser la causa eficiente de la independencia americana, y uno de los principales móviles que tuvo el gobierno español, al crear el virreynato del Río de la Plata, que se formó de las tres gobernaciones de Buenos Aires, Paraguay y Córdoba del Tucumán, a las que se agregaron las provincias del Alto Perú y Cuyo, fué el de encauzar esta corriente comercial, en beneficio directo de la metrópoli.

Creado el virreynato, don Pedro de Cevallos, colocado a su frente, se ocupó en normalizar el comercio del Río de la Plata y siendo esta personalidad histórica, que desgraciadamente aun no ha sido estudiada, un hábil observador, comprendió que la única solución posible era la declaración absoluta de la libertad del comercio del Río de la Plata con la península y las demás colonias, abriendo sus puertos a las naves mercantes españolas, y permitiendo la franca introducción de mercaderías a Chile y al Perú. Así lo hizo en su famoso auto del 6 de noviembre de 1777, que quedará como una prueba fehaciente de su preclara inteligencia y previsión. Hay que hacer notar aquí, que el virrey Cevallos, tomando sobre sí toda la responsabilidad, y a pedido del Cabildo de Buenos Aires, se adelantó a lo dispuesto por Carlos III en el reglamento del comercio libre que fué dictado en 1778.

Empleando la frase del general Mitre, diré: «Como un río detenido al que se rompen repentinamente los diques, el comercio se precipitó como un raudal que busca nivel, derramando a su paso la riqueza y la abundancia».

Normalizando así el comercio del Río de la Plata se pensó, dada su importancia y magnitud, en crear una institución que pudiera servirle de guía y control; tal es el

origen de la institución del Real Tribunal del Consulado en Buenos Aires.

El general Mitre explicando su creación dice: «En la época en que su creación fué decretada, no existían en América sino dos corporaciones de este género: el de México y el de Lima. El Consulado de Lima había sido siempre hostii al comercio directo de la metrópoli con los puertos del Río de la Plata, y el sostenedor del monopolio de que estaban en posesión los comerciantes de Cádiz. Así decía el Consulado de Lima en una representación hecha al marqués de Villa García, virrey del Perú en 1744, lo siguiente: «El comercio de Buenos Aires siempre ha sido pernicioso al del Perú, y no menos a los derechos reales, y por esto nuestros católicos reyes se han resistido a abrir esta puerta, como no sujetándose el reino a la estrecha garganta de Panamá y Porto Beilo, se disipan y evaporan los más nobles espíritus del oro y de la plata, extrayéndose por los resquicios que maquina la industria, cuyo perjuicio se conoció aun antes que lo enseñase la experiencia». A lo que contestaba el apoderado del comercio de Buenos Aires en Madrid en un memorial datado en 1750 patentizando las ventajas del comercio libre y el interés egoísta que animaba al Consulado de Lima, diciendo al rey entre otras cosas: «Continúa el comercio limeño su antigua emulación declarada, maquinando cada día nuevos arbitrios para embarazar la frecuentación de navíos por la carrera de Buenos Aires, no tanto con razones justificadas, quanto con pretextos paliados con apariencia de justicia, etc., sin atender más que a su propio interés. No contento por haber obtenido la prohibición de que los comerciantes de Buenos Aires pudiesen retornar por esa vía los caudales producidos de su negociación, etc., ha logrado posteriormente una nueva orden, etc., para que dentro del mismo año salgan de aquella ciudad los efectos conducidos en los permisos a su puerto».

En virtud de estas y otras reclamaciones, las provincias del Río de la Plata obtuvieron las franquicias que ya quedan detalladas, y que hacen época en la historia colonial. La erección del Consulado de Buenos Aires, era pues, el sello puesto a su carta de libertad.

Con ayuda de los preciosos documentos, conservados en el Archivo Nacional de Buenos Aires, he podido reconstruir, el desenvolvimiento de la idea creadora del Consulado de Buenos Aires, así como los curiosísimos incidentes que en España se produjeron entre los representantes de los individuos del comercio de esta muy noble y muy leal ciudad de la Santísima Trinidad y Puerto de Santa María de Buenos Aires.

El primer documento, relativo al Consulado de Buenos Aires, es la relación de la junta que celebraron el 7 de julio de 1785 los individuos del comercio de esta muy noble y muy leal ciudad de Buenos Aires, los cuales fueron convocados por don Manuel Rodríguez de la Vega, don Bernardo Sancho de Larrea y don Martín de Sarratea, con permiso del señor virrey, para exponer que siendo este puerto y el inmediato de Montevideo de los habilitados y de destino para el libre y recíproco comercio con los de España, que gozan de esta misma franquicia y aumentándose consiguientemente con rápido progreso este comercio, tenían por justamente necesario, que en esta capital se erigiese un tribunal y consulado, que comprendiese todo el distrito de este virreynato del Río de la Plata, como lo hay en estas Indias en las ciudades de Lima y de México, debiendo indicar también que según el espíritu del artículo 53 del reglamento del comercio libre era el establecimiento del consulado conforme a las intenciones del rey, con cuyo objeto propendía el mismo artículo a la erección de estos cuerpos nacionales en aquellos puertos donde no los hubiese, así como también era necesario el establecimiento de dicho tribunal en esta capital en vista del mayor aumento, seguridad y arreglo de los negocios.

La junta estableció que se promueva y solicite la referida fundación del consulado y daban poder cumplido a los señores Rodríguez de la Vega, Larrea y Martín de Sarratea para que gestionaran dicho establecimiento, presentando los memoriales y elementos necesarios para que las autoridades españolas comprendieran la necesidad y utilidad de su instalación.

Los señores Juan Antonio Lezica, Saturnino Saraza, José Blas de Gainza, Luis de Larrazábal, don Francisco

de Segurola, don Agustín Aguirre, don Juan Esteban de Anchorena, don Domingo Pérez Belgrano, don Gaspar de Sata Coloma, don Ignacio de Ugarte, don Juan José de Lézica y don Antonio Obiigado, fueron nombrados para tratar de este asunto, en calidad de junta consultiva, dándoseles a todos instrucciones para obtener el fin deseado y obligándose en sus personas y bienes habidos y por haber para garantizar a Su Majestad las rectas intenciones que los guiaban.

Los tres apoderados del comercio de Buenos Aires, Don Manuel Rodríguez de la Vega, don Martín de Sarratea y don Bernardo Sancho de Larrea, iniciaron sus gestiones para obtener la creación del real tribunal; pero, sea por no poder ponerse de acuerdo, sea por no coincidir sus opiniones con las de la junta consultiva, el hecho es que se abandonan las negociaciones hasta el 21 de agosto de 1790 en que nuevamente se reúne la junta y repitiendo los argumentos anteriormente expuestos, designa como representantes para llevar a cabo dicha gestión a don Manuel Rodríguez de la Vega y a don Martín de Sarratea, suprimiendo por considerarla innecesaria la junta consultiva que en 1785 había sido creada.

\* La primera iniciativa de los apoderados del comercio de Buenos Aires fué el preocuparse de cómo debían obtener el dinero necesario para hacer frente a los gastos que demandaran las gestiones para la creación y fundación del consulado, resolviendo que estos fondos serían formados por los productos de todas las multas y penas pecuniarias que imponga el tribunal y juez de Alzadas y un medio por ciento en todos los caudales que se embarquen en este puerto y en el de Montevideo en especie de plata y oro, así como también otro medio por ciento sobre el valor de todos los géneros, frutos y efectos comerciales que se conduzcan a esta ciudad.

Aceptado que fué por el virrey este expediente, se trató de elegir la persona que había de iniciar en Madrid las gestiones necesarias para el establecimiento del consulado; fueron designados los señores Gregorio Laviano, en primer lugar, don Diego Paniagua, en segundo, y don Tomás Pérez de Arroyo, en tercero, nombrándose al director del gre-

mio de paños de Madrid como depositario de las sumas y fondos que se enviaran para el buen éxito de la negociación emprendida. Este fondo fué constituido por la suma de 73.502 reales y 23 maravedíes de vellón, los cuales iban a ser entregados a don Gregorio Laviano como primer apoderado del comercio de Buenos Aires, cuando se produjo un incidente curiosísimo: los comerciantes de Buenos Aires habían designado a dicho Laviano como primer apoderado, nombrando en segundo lugar a don Diego Paniagua. Este, que hasta entonces había sido el único apoderado del comercio de Buenos Aires, desde el 20 de junio de 1784, protestó contra la designación de Laviano por cuanto éste no era agente de número de Indias, y que por lo tanto no podía iniciar las gestiones que se le encomendaran, por cuanto eso contrariaría las disposiciones de la real cédula sobre erección de agente de Indias de julio de 1778 en la que se exigía que los apoderados de los cuerpos tanto seculares como eclesiásticos de América, debían ser algunos de los agentes de número nombrados por el rey.

Don Diego Paniagua reclamó de la designación hecha por el comercio de Buenos Aires presentándose en queja al rey, diciendo que a pesar del celo y largo tiempo que desempeñaba la representación del comercio de Buenos Aires, éste por no haber podido resistir al influjo de los protectores de Laviano, lo había designado a éste en primer lugar y no a él. El rey ordenó que Paniagua, como agente de número, siguiera y llevara a término las gestiones que Laviano no había podido comenzar.

Como se desprende de las correspondencias de Paniagua, Laviano opuso tenaz resistencia para entregar los poderes, instrucciones y papeles que se le habían remitido, pero el 8 de junio de 1790 hizo entrega a Paniagua de dichos documentos. Este presentó en 1791 una súplica en nombre del comercio de Buenos Aires al rey Carlos III, en la que expresaba la conveniencia del consulado en vista del extraordinario desarrollo de los negocios, de los comerciantes del país y de la necesidad de un control por parte de la real hacienda en las operaciones comerciales.

Las negociaciones, así como los distintos informes y toda una serie de maliciosas oposiciones y obstáculos que

fueron vencidos merced a la constancia del apoderado del comercio de Buenos Aires y al dinero que hábilmente sembró en las antecámaras del real alcázar y en el Consejo de Indias, concluyeron felizmente el 30 de enero de mil setecientos noventa y cuatro, día en que el rey Carlos IV firmó la real cédula de erección del tribunal del Consulado de Buenos Aires.

El origen de esta real cédula se encuentra en un boceto que a nombre de los comerciantes de Buenos Aires, y conteniendo los estatutos y ordenanzas que a nombre del comercio de la ciudad de Buenos Aires, solicitando la erección de un consulado, fué presentado al rey en 7 de Julio de 1791. El considerable aumento, dice la real cédula de erección, que ha tomado el comercio de América, con la libertad concedida por mi augusto padre en su reglamento del comercio libre, han dado motivo a repetidas instancias de varias ciudades para que se establezcan algunos consulados en aquellos dominios, para que protejan el tráfico y decidan breve y humanamente los pleitos mercantiles, y considerando no bastar los dos únicos consulados establecidos en Lima y Méjico por la dilatada extensión de ambas Américas, mandé examinar por mis ministros y en mi consejo de estado la instancia que me ha dirigido el cuerpo de comercio de la ciudad de la Santísima Trinidad Puerto de Santa María de Buenos Aires, apoyada y recomendada por mi virrey y capitán general don Nicolás de Arredondo, y conformándome con el dictamen unánime de mi Consejo he venido en erigir y por la presente erijo en aquella ciudad un consuiado que quiero que se gobierne por las reglas siguientes: En 53 párrafos el rey establece las reglas, jurisdicciones y atribuciones del real consulado. Me ocuparé solamente de las principales. En la primera establece que el consulado se compondrá de un prior, dos cónsules, nueve conciliarios, un síndico, todos con sus respectivos tenientes, un secretario, un contador y un tesorero. Su misión será la más breve y fácil administración de justicia en los pleitos mercantiles y la protección y fomento del comercio en todos sus ramos. En la segunda se indica que la administración de justicia estará a cargo de un tribunal compuesto únicamente del prior y cónsules, los

euales han de regirse por las ordenanzas del Consulado de Bilbao en todo lo que no vaya prevenido en esta cédula. Establece más tarde que las audiencias se celebrarán los martes, jueves y sábados de cada semana en presencia de un escribano que autorice los juicios. Aconseja el rey que en los juicios se ha de proceder siempre con verdad sabida y buena fé guardada, estableciendo las reglas de procedimiento a que el juicio ante el tribunal del consulado ha-  
bla de sujetarse. Establece también la creación para mayor comodidad de los litigantes, de diputados, en aquellos puertos y lugares de más comercio, para que conozcan con igual jurisdicción en los pleitos mercantiles, pero pudiendo siempre ser apelada y consultada la sentencia con el Real Tribunal de Buenos Aires. A este respecto dice que los pleitos apelados se substanciarán y determinarán con su solo traslado, sin alegatos ni informes de abogados, en el término preciso de quince días, haciendo sentencia dos votos conformes.

La protección y fomento del comercio será el cargo principal de la junta del consulado y cumplirá con él procurando por todos los medios posibles el adelantamiento de la agricultura, la mejora en el cultivo y beneficio de los frutos, la introducción de las maquinarias y herramientas más ventajosas, la facilidad en la circulación interior y en suma cuanto parezca conducente al mayor aumento y extensión de todos los ramos de cultivo y comercio, para lo cual averiguará a menudo el estado de dichos ramos en las provincias de su distrito por medio de los diputados que tengan en ellas y me hará presente lo que considere digno a mi real noticia, proponiéndome las providencias que le dicte su celo, en beneficio de la agricultura y comercio del país.

Recomienda el rey, que se tome desde luego en consideración la necesidad de construir buenos caminos y establecer rancherías en los despoblados para la mutua comunicación y comodidad de los transportes, sin lo cual no puede florecer el comercio, y que se tenga especial empeño en construir en sitio proporcionado un muelle o desembarcadero en Buenos Aires donde puedan hacerse las cargas y descargas sin riesgo de averías ni fraudes, para que

las vayan así emprendiendo por el orden que les parezca más accesible y cómodo, dándome a su tiempo cuenta de lo que hayan acordado así como del costo de las obras que estén en ejecución.

El rey pasa luego a nombrar en vista de los informes que ha mandado pedir y para que el consulado pueda desde luego empezar a ejercer sus funciones, las autoridades necesarias en la forma siguiente: prior don Manuel Rodríguez de la Vega, por su teniente a don José de Gainza; para primer cónsul a don Juan Esteban de Anchoarena, por su teniente a don Luis de Larrazábal; para segundo cónsul a don Juan Antonio de Lezica, y para conciliarios a don Antonio García López, don Francisco Ignacio de Ugarte, don Saturnino Saraza, don Isidro José Balbastro, don Pedro Díaz de Vivar, don Joaquín de Arana, don Diego Agüero, don Manuel del Cerro y don José León de Barreda; para secretario a don Manuel Belgrano González; para síndico a don Cristóbal de Aguirre, para tesorero a don Antonio de Larrazábal, para asesor al doctor don Francisco Bruno de Rivarola y para escribano a don Francisco de Paula de Herbe y Carvajal.

Establece que los oficios de secretario, contador, tesorero y el de asesor y escribano del tribunal serán perpetuos y cuando vacuen se proveerán por la junta a pluralidad de votos, con personas limpias y honradas, de talento e instrucción convenientes.

El consulado tendrá en el tribunal y en las juntas el tratamiento de señoría y usará por blasón las armas de la ciudad orlada con figuras «exclusivas a su carácter».

Estará siempre inmediatamente sujeta a mi real autoridad y bajo mi soberana protección que le dispense, con la jurisdicción y facultad competentes para cuanto corresponde a su objeto; entendiéndose para su gobierno y dirección con mi secretario de estado y del despacho universal de hacienda por el departamento de Indias. Por tanto, mando a todos mis consejos y tribunales de la corte y fuera de ella; a los jueces y justicias de todos mis reinos y señoríos, a los jefes políticos, militares y de real hacienda, principalmente a los de la ciudad de la Santísima Trinidad Puerto de Santa María de Buenos Aires, y demás pue-

blos de las provincias del distrito del consulado, y a todos los que toque o tocar pueda lo prevenido en esta real cédula y los cincuenta y tres artículos insertos en ella; que la vean, cumplen y ejecuten, hagan cumplir y ejecutar en todas sus partes, para no incurrir en mi desagrado, porque así es mi voluntad, sin embargo, de cualquiera leyes, ordenanzas, decretos o resoluciones anteriores que quiero no valgan y en caso necesario revoco y anulo en cuanto se oponga a lo expresado en esta cédula a cuyos traslados impresos y certificados por el secretario del consulado se dará la misma fé y crédito que el original. Dado en Aranjuez, a treinta de enero de mil setecientos noventa y cuatro.—Yo el Rey—Diego de Gardoqui».

Así quedó fundado y establecido el Real Tribunal del Consulado de Buenos Aires, es decir, el primer tribunal, cuya jurisdicción fuera única y exclusivamente comercial.

JORGE CABRAL.

---