

Revista

de

Ciencias Económicas

PUBLICACION MENSUAL DEL

“Centro Estudiantes de Ciencias Económicas”, “Colegio de
doctores en Ciencias Económicas y Contadores Públicos
Nacionales”

Director:

JOSÉ H. PORTO

Sub-Director:

MIGUEL PESCUA

Administrador:

Bernardo J. Matta

Secretario de Redacción:

Enrique A. Siewers

Sub-Administrador:

Arturo Giannattasio

Redactores:

**Félix Genta - Emilio B. Bottini - Raúl Prebisch - Manuel
Clauso - Egidio Trevisán - Domingo Pochelú - Jacobo
Wainer - Dr. Mauricio Gréffier - Dr. Italo Luis Grassi -
Pablo Bertagni - Luis De Francesco - Juan Viviani.**

Año VIII

Setiembre de 1920

N.º 87

DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN
CHARCAS 1835
BUENOS AIRES

Apuntes de Historia Económica ⁽¹⁾

EL RÉGIMEN COLONIAL ESPAÑOL. — El llamado *pacto colonial*, vale decir, el principio que regía las relaciones económicas, y también las políticas, — entre las colonias de ultramar y sus metrópolis, durante la Edad moderna, era un contrato aparente, impuesto por éstas a aquéllas, en virtud del cual sólo las metrópolis las proveían de manufacturas europeas y les compraban sus géneros y productos.. Dos preceptos dominaban, pues, el *sistema colonial*, y eran a saber: a) el más estricto monopolio mercantil, b) el de los metales preciosos.

A fin de asegurarse su más completa efectividad, creó España en las Indias occidentales, un vastísimo y complicado mecanismo administrativo y político. Organizó virreinos, de los cuales los primeros fueron el de Méjico o Nueva España (1534) y el del Perú (1542). Cuando el crecimiento de las poblaciones lo exigió, organizáronse otros nuevos, como el de Nueva Granada, en 1717 y el de Río de la Plata, en 1776. Otros territorios, como Guatemala, Cuba, Venezuela y Chile, recibieron una organización análoga, aunque de menor jerarquía política y administrativa, bajo la denominación de capitanías generales.

Como es lógico imaginar, esta organización no se hizo en un día. A medida que las poblaciones, los campos cultivados y las plantaciones, y las minas en explotación aumentaban en riqueza e importancia, crecía correlativamente la complicación del ordenamiento gubernativo. Y así aumentaban los virreyes y capitanes generales, los gobernadores políticos y militares, las audiencias, los tribunales de alzada y de minería, los consulados, etc. Durante los siglos XVI y XVII, dieron los reyes de España numerosas reales cédulas, de carácter general unas, par-

(1) Continuación de nuestro número anterior.

ticulares otras, que, con el tiempo, llegaron a formar un cuerpo o repertorio legislativo vastísimo y disperso, y por ello mismo, de muy difícil conocimiento. Por todo lo cual, después de algunas tentativas parciales o regionales de recopilación, el rey Carlos II ordenó, en 1680, se publicase la *Recopilación de leyes de los reinos de las Indias*, en la cual se contenían todas las cédulas, provisiones, ordenanzas e instrucciones en vigor.

Las autoridades coloniales comprendían, según el sitio de su residencia, dos grandes categorías: metropolitanas,—el rey, el Consejo de Indias y la Casa de contratación,—y coloniales propiamente dichas. El Consejo de Indias fué creado, según Solórzano, por Carlos V, el primero de Agosto de 1524 (*Política Indiana*, Libro V, cap. XV, núm. 2). Tenía la superintendencia general de los negocios de las Indias, recibía y enviaba toda la correspondencia oficial, asesoraba al rey y velaba por el fiel y exacto cumplimiento de todas las provisiones reales. Era, además, tribunal de apelación, en tercera y última instancia, para todas las causas civiles y comerciales, falladas por las audiencias, y cuyo monto excediese de seis mil pesos fuertes. Los virreyes y capitanes generales eran, en América, los representantes del rey: desempeñaban el poder civil y militar, con mando de las fuerzas de mar y tierra que se hallasen en territorio de su jurisdicción; nombraban cierta categoría de empleados, podían encomendar indios; y eran, además, presidentes natos de las audiencias. Tenían a su lado un funcionario especial, el asesor letrado, encargado, como su nombre lo indica, de aconsejarlos e ilustrarlos en todas aquellas cuestiones gubernativas que se relacionaban con las leyes. Para garantizar el ejercicio de una jurisdicción que, en la práctica, era ilimitada, los reyes les tenían prohibido casarse en el territorio de su gobierno, ser padrinos, asistir a fiestas, matrimonios y bautizos; eran amovibles a voluntad de aquéllos; y se hallaban sometidos, a la terminación de su mandato, a un *juicio de residencia*, ilusorio en la generalidad de los casos.

El poder judicial era ejercido, en las colonias, por las Audiencias pretoriales y por los regidores alcaldes de primero y segundo voto, y juez de policía de los Cabildos. La Audiencia era tribunal de apelación; y su sentencia causaba cosa juzgada en todos los juicios, salvo en los ya mencionados en que podía apelarse ante el Consejo de Indias. Tenían la superintendencia interior sobre todos los tribunales inferiores que funcionaban dentro de su jurisdicción; y formaban, además, un cuerpo

político consultivo, cuya opinión debía requerir, en ciertos casos, el virrey o el capitán general. Las leyes les atribuían también la obligación de velar por el fiel cumplimiento de las provisiones reales, fiscalizando, siquiera teóricamente,—porque otra cosa no podía consentir el quisquilloso despotismo de los reyes,—el desempeño de los virreyes y capitanes generales. Podían, pues, según la fórmula sutilísima, *desobedecer cumpliendo* las órdenes de aquéllos, que considerasen ilegales.

Los cabildos o ayuntamientos representaban, en América, el gobierno municipal. Los reyes de España introdujeron la institución en sus colonias de las Indias, casi al mismo tiempo que la destruían, como poder político, en la metrópoli. Como los cargos de regidores del Cabildo que no se adjudicaban en pública subasta, eran de elección semipopular,—a la terminación de su mandato, los salientes elegían a los entrantes,—el Cabildo llegó a ser, con el andar del tiempo, la *autoridad americana y criolla por excelencia*, que, por su espíritu, su composición, sus atribuciones y sus medios de gobierno, se contrapuso a las demás del *régimen colonial*. Si bien es cierto que se ha exagerado enormemente su importancia y su influencia, pues más que su funcionamiento efectivo se ha estudiado su organización teórica en las Leyes de Indias, no puede negarse que los Cabildos fueron en América, tanto como los tiempos y el medio lo consentían, agentes de civilización material e intelectual, instrumento eficacísimo de gobierno local y, por esto mismo, factor de independencia, cuya aspiración hubieron de representar y aun realizar, en 1810, de grado o por fuerza.

Los reyes ejercían también, en sus colonias de América, el derecho de patronato, es decir, el derecho de proponer a los titulares para todos los destinos y beneficios eclesiásticos vacantes. Tal atribución les había sido hecha por los pontífices Alejandro VI y Julio II, en 1501 y 1508, a condición de que dotasen a la Iglesia de las rentas necesarias para que pudiese sustentarse.

El gobierno colonial comprendía, además, otras autoridades y tribunales especiales, como la Inquisición, introducida en América por Felipe II, en 1571, con el propósito de mantener en ella, según lo entendía, la unidad espiritual y religiosa; los tribunales eclesiásticos dependientes de los obispos, pero sujetos a la jurisdicción de las audiencias; los tribunales militares, los de hacienda, los de minería y los de comercio, denominados

especialmente consulados, y de cuya organización nos ocuparemos en seguida.

El gobierno colonial español era perfecto en teoría: estaba admirablemente calculado para que las colonias de América, como una inmensa factoría, produjesen riquezas en beneficio exclusivo de la metrópoli. A este respecto, fuerza es reconocer que los medios puestos en obra por las Leyes de Indias eran adecuados al fin propuesto y guardaban celosamente los intereses del soberano. Pero, no todo era egoísmo en ellas; ni puede afirmarse en absoluto que se sacrificasen a los intereses del soberano, los de sus súbditos de América. Antes al contrario, las Leyes de Indias velaban por el bien de éstos, reglamentaban beneficiosamente la condición de los indígenas, fijaban puntual y ecrupulosamente las atribuciones de los funcionarios y reprimían los abusos. "No hay código de leyes, dice el eminente historiador inglés Robertson, donde se manifiesten una solicitud más grande y precauciones más multiplicadas, para la conservación, la seguridad y la felicidad del pueblo, que en las leyes españolas para el gobierno de las Indias. Pero esos reglamentos modernos [los de los monarcas de la casa de Borbón], como los primeros, han sido a menudo remedios harto débiles contra los males que se querían prevenir. Cuando las mismas causas obran siempre, entrañan los mismos efectos. La distancia inmensa que separa el poder que lleva la ley y aquel que se halla encargado de su ejecución, le quita toda la fuerza, aún bajo el gobierno más absoluto. El temor de un superior harto alejado para advertir bien todas las faltas y para castigarlas con prontitud, se debilita insensiblemente". (W. ROBERTSON, *Historia de América*, Libro VIII).

LA CASA DE CONTRATACIÓN. — La Real Audiencia y Casa de Contratación de Sevilla fué organizada por reales cédulas de los reyes católicos, de 20 de Enero y 5 de Junio de 1503. Era, según se desprende de su misma denominación (real audiencia), un alto tribunal y un instituto, donde se hallaba centralizado todo el tráfico mercantil de América (carrera de Indias). Tenía, en una palabra, la jurisdicción suprema del comercio de las colonias. Tanto los cargamentos de manufacturas europeas destinados a las colonias, como los de retorno y metales preciosos, ya fuesen públicos o particulares, sólo podían ser libremente despachados, previa autorización de los oficiales de la casa de contratación. Percibía, además, todos los impuestos que gravaban el comercio; y administraba la caja

de los *bienes de difuntos*, mediante la cual se tutelaban los intereses de los herederos peninsulares de los colonos muertos en América.

La casa de contratación estaba formada por el siguiente personal: un presidente, tres jueces oficiales o de espada, un tesorero, un contador, un factor, tres jueces letrados o de toga y un fiscal. Tenía, además, un numeroso personal subalterno y un alguacil encargado del cumplimiento de sus resoluciones.

Como Audiencia pretorial, vale decir, como tribunal de justicia, la Casa de Contratación tenía una jurisdicción más amplia y extensa: entendía privativamente en todas las causas relativas a las infracciones de las leyes del comercio de Indias, ya fuesen delitos o simples contravenciones. Conocía también en todas las causas civiles relativas a los armadores, capitanes y tripulaciones de la carrera de las Indias. El conocimiento de las causas de carácter mercantil estaba reservado, como veremos, al Consulado. La Casa de Contratación era, además, el asesor de la Corona, en todos los asuntos que tenían relación con el comercio de Indias.

La Casa de Contratación funcionó en Sevilla, desde su fundación hasta 1717, y en Cádiz, desde esta fecha hasta la de su extinción, en 1790.

Los comerciantes de Sevilla que traficaban con las colonias de América formaban una corporación denominada *Universidad de los cargadores a las Indias*. Una real cédula de 1543, permitió a éstos organizar en Sevilla un Consulado a la manera de los que ya existían en algunas ciudades, como, por ejemplo, en Burgos. El consulado se componía de funcionarios electivos, el prior y los dos cónsules, a los cuales se agregaban dos consejeros y un alguacil encargado de la ejecución de las sentencias y resoluciones. Tenía una amplia jurisdicción mercantil, pues entendía en todos los juicios comerciales relativos a la carrera de las Indias: quiebras, contratos de sociedad, cambios, seguros, fletes, etc.

ORGANIZACIÓN DEL COMERCIO DE LAS COLONIAS. — El comercio de las colonias estaba estrictamente monopolizado, pues sólo los comerciantes de Sevilla podían hacerlo. Los comerciantes españoles de otras regiones debían valerse de ellos, como de intermediarios ineludibles, para enviar mercancías a las Indias; y los extranjeros estaban rigurosamente excluidos. La exclusión fué sucesivamente establecida por numerosas reales cédulas expedidas por la Corona, desde 1557 a 1614.

Estas prohibiciones se convirtieron a poco en principio de derecho público internacional; porque España las hizo consignar en diferentes tratados. Así, por ejemplo, en el que celebró en 1648 con las Provincias Unidas de Países Bajos, se estableció especialmente que el hecho de que los holandeses hubiesen antes formado parte de la monarquía española, no los habilitaba para ejercer el comercio en Indias, ni para reclamar derecho ninguno sobre el particular.

Las mismas disposiciones regían con respecto a las embarcaciones. Sólo podían ser empleadas en la carrera de las Indias las españolas, es decir, las que tenían los dos requisitos siguientes: a) propietario español; b) construcción española. Más tarde la carencia de buenas embarcaciones relajó esta prohibición, y se admitieron las construídas en las colonias. Por último, admitiéronse también las embarcaciones construídas en el extranjero, a condición de que fuesen de propiedad española.

El comercio de las Indias fué definitivamente organizado por real cédula de 1561. Para el período anterior a esta fecha, reina entre los historiadores una confusión lamentable. Mitre afirma que, desde los primeros años de la conquista, las colonias españolas sólo pudieron comerciar por intermedio de los puertos habilitados,—Sevilla, en España, Portobelo, para toda la América meridional. (*Historia de Belgrano*, vol. I, pp. 22 y 29). Refiriéndose al Río de la Plata, agrega que esta prohibición rigió desde el año 1535; y que, hasta 1580, los colonos de estas regiones se proveyeron de cosas esenciales para la vida y de instrumentos de trabajo, por medio de las expediciones de los adelantados. Ya veremos en seguida el error de esta afirmación.

Scelle afirma que, antes del año 1561, todo navío que hubiese cumplido las condiciones requeridas para emprender el comercio de las Indias, podía partir solo y en la época que le conviniese. Pero en nota afirma que las flotas eran probablemente una institución práctica más que legal, desde los primeros tiempos. (G. SCELLE, *La Traite négrière aux Indes de Castille*, vol. I, pág. 52 y nota 3 de la misma página).

Lo más probable es que, desde los primeros años de la conquista, ya fuese por indiferencia de la Corte española, o porque el tráfico mercantil no había tomado aún la importancia que adquirió más tarde, hubo de hecho libertad de tráfico. Pero, realizada más tarde la conquista de Méjico y del Perú,

y descubiertos y en explotación los famosos minerales de Zacatecas y de Potosí, el tráfico mercantil entre las colonias y la metrópoli adquirió, al comenzar la segunda mitad del siglo XVI, una importancia considerable. Arreciaba entonces la lucha formidable entre España y las potencias reformadas de la Europa septentrional; y la riqueza, cada vez mayor del tráfico mercantil que aquélla tenía con sus colonias de América, debió forzosamente incitar la codicia de los enemigos de aquélla. Tal fué, probablemente, la razón que indujo a la Corte española, a organizar definitivamente el comercio de Indias, bajo el sistema de *las flotas y los galeones*, es decir, según el principio de la navegación en conserva. A tal fin respondieron la real cédula de 1º de Junio de 1561 (*Recopil. de las Leyes de Indias*, L. IX, tit. 30, ley I) y la serie de ordenanzas, que, dictadas en diferentes ocasiones, fueron recopiladas en 1674 (*Recop. de L. de I.*, L. IX, tit. XV).

FLotas y GALEONES. — La navegación en conserva, como la caravana en tierra, es el movimiento espontáneo, casi instintivo, de la defensa contra el ataque de los salteadores, es decir, contra la piratería. Estaba ya reglamentada en el *Consulado del mar*, porque había sido costumbre tradicional, antiquísima, de la navegación del Mediterráneo, durante la Edad Media. Es casi seguro, pues, que la Corte española, al organizar definitivamente el comercio de Indias, tuviese en cuenta este precedente medioeval, que la marina española había contribuído a formar, pues, como sabemos, los catalanes habían participado activamente en el tráfico marítimo del Mediterráneo, durante los tres últimos siglos de la Edad Media, y Barcelona era una de las ciudades que disputaban el honor de haber sido la cuna del Consulado del mar (*Il Consolato del mare*. Turín, 1911, Discorso de O. SCIOLLA).

Desde 1561, sólo podían pasar a las Indias, las embarcaciones que, previo registro en la Casa de Contratación y licencia de la misma, navegaban en convoy, bajo escolta de una flota de guerra, y en épocas especialmente establecidas. Todos los años se organizaban tres flotas: dos de embarcaciones mercantes,—*los galeones*, bajo el mando de un general, *la flota*, bajo las órdenes de un almirante,—y una de buques de guerra para escolta. Una de estas flotas estaba destinada a Nueva España y las Antillas: el término de su viaje era Veracruz. Otra debía navegar hacia Tierra-Firme (Venezuela y Nueva Granada); y el término de su viaje era Portobelo. Estaba dis-

puesto que las flotas de Nueva España saliesen de San Lúcar, en Junio, y las de Tierra-Firme en Agosto, "por ser los tiempos más oportunos, así para las operaciones del apresto y carga, como para hacer buena navegación y arribar al puerto de Veracruz antes que hayan empezado los Nortes: Y para que en una y otra provincia se haga la descarga con comodidad, y se ejecute la vuelta a la Habana, pasage del canal y arribar a estos reinos antes del invierno". (*Recopil. de L. de I.*, L. IX, tít. XV, ley 133, cap. 25).

Toda la reglamentación de la *carrera de las Indias* demuestra que la mayor preocupación de la Corte española era protegerla contra los ataques de piratas y corsarios; y que esta preocupación había sugerido la idea de implantar el sistema medioeval de la navegación en conserva.

De ordinario, las dos flotas (de Nueva España y Tierra-Firme) viajaban juntas: hacían escala en las pequeñas Antillas, para reponer víveres y agua, y se separaban. La de Nueva España, despachaba las embarcaciones destinadas a Puerto Rico y Cuba, Honduras y Guatemala, y se dirigía, por el canal de Yucatán, al golfo de Méjico. La de Tierra-Firme realizaba un viaje más corto, pues iba directamente, en demanda del puerto de Cartagena, y de ahí a Portobelo. Concluidas las operaciones a que la llegada de las flotas daba lugar, se dirigían ambas a la Habana, de donde regresaban juntas a España. Terminado este viaje, cesaba toda comunicación mercantil entre las colonias y la metrópoli; como también, el movimiento de aquellas entre sí.

Cuando los *galeones* llegaban a Cartagena, el general de aquéllos, despachaba, por tierra, aviso de su llegada a los gobernadores de Santa Marta y Portobelo, el cual a su vez lo prevenía al presidente de la audiencia de Panamá. Despachaba éste un navío de aviso, con destino al Perú. Llegado dicho navío al puerto de Payta con la noticia, el virrey del Perú ordenaba la *carena* de los *galeones del mar del sur*, y comunicaba la noticia a Chile y a las provincias interiores, para que se preparasen los comerciantes, los productos, los caudales públicos y particulares, a fin de que todo estuviese listo en la fecha próxima que se señalaba para la partida de aquellos galeones. Juntos éstos con el *navío del oro*, que debía conducir los caudales de la presidencia de Quito, llegaban a Panamá, poco más o menos al mismo tiempo que los *galeones*, después de abastecer, desde Cartagena, las regiones inmediatas y las

provincias de Santa Fe, Popoyán, Antioquía y otras, llegaban a Portobelo. Aquí tenía lugar una feria de cuarenta días, durante la cual se hacía todo el intercambio de la América meridional. Conforme al criterio mercantil de la época, los galeones tamaban de *retorno*, con preferencia y casi exclusivamente, artículos que, en peso y volumen reducidos, representasen un alto valor, a saber: metales preciosos, añil, cacao, vainilla, quinina y otros géneros coloniales de la zona tropical y de análoga índole.

Ya se deja comprender la situación lamentable a que quedaban reducidas aquellas regiones que, como las del Río de la Plata, se hallaban a una larguísima distancia de los centros de tráfico impuestos por la historia, por la geografía y por el criterio de conveniencia mercantil de la época, y que, por otra parte, no tenían más cosa que ofrecer, en cambio de las indispensables manufacturas europeas, que algunos productos de la rudimentaria ganadería, que no alcanzaban a costear el flete de tan larga distancia, ni tenían mercado en las ferias de Portobelo.

De aquí la necesidad histórica, ineludible, del contrabando, que, favorecido por la admirable situación geográfica del Río de la Plata, y por la distancia relativamente corta que lo separaba del Alto Perú, atrajo clandestinamente una parte considerable de productos y caudales que sólo por Panamá y Portobelo podían tener salida legal. Desde los primeros días de la repoblación de Buenos Aires, y aún antes quizás, el contrabando adquirió una importancia y ocasionó conflictos y reclamaciones, sin cesar repetidos, cuya trascendencia histórica se hallaban muy lejos, por cierto, de sospechar, los que, con tanto celo y empeño, y con tan supina cuanto explicable ignorancia de la geografía americana, habían organizado el tráfico mercantil *de las flotas y los galeones*, echando mano de todos los recursos que la sabiduría de la época podía proporcionar.

Pero no fué sólo Buenos Aires el único centro de contrabando. Por muchos otros puntos, como por otros tantos resquicios de la mal compuesta fábrica del sistema colonial, se filtraban los productos americanos y el oro y la plata que la metrópoli ponía tanto empeño en reservarse. Los fraudes se cometían hasta en las barbas de los oficiales de la Casa de Contratación, y quizás con su complicidad. Es famoso, y da una idea de lo que sería el contrabando, el episodio del navío del *Asiento de negros*. El rey Felipe V, había concedido

a Inglaterra, por el tratado de Utrech, el privilegio extraordinario de enviar todos los años a la feria de Portobelo, un navío de 500 toneladas, cargado de mercancías. Esta concesión facilitó el contrabando. En lugar de un navío de 500 toneladas los ingleses enviaban uno de 900 toneladas, acompañado de dos o tres barcos más pequeños que, ocultos en alguna rada vecina y solitaria, iban llenando clandestinamente las bodegas del navío de permiso, a medida que se descargaba. De donde resultaba que, con la complicidad de los aduaneros españoles,—porque de otro modo no puede uno explicarse tan burda maniobra,—el navío de marras tenía unas bodegas sólo comparables, por su capacidad, con el legendario tonel de las Danaidas! (1).

EL RÍO DE LA PLATA. LA CUESTIÓN DE BUENOS AIRES. — El movimiento de la conquista española en la América meridional, según se ha dicho, partió de las Antillas. Irradió hacia Panamá (1513) y hacia Méjico (1519). Desde Panamá la corriente conquistadora penetró en el mar del sur (Océano Pacífico) y en el Perú (1532), en Chile (1535) y en las provincias del Río de la Plata (1543-1573). Los antecedentes históricos del descubrimiento, la geografía americana imperfectamente conocida, y el criterio de conveniencia económica de la época impusieron el sistema colonial. Para organizarlo España tuvo por mira aquellas regiones de América que con arreglo a las exigencias del mercado europeo, tenía mucho valor económico, vale decir, las que producían materias de tráfico que, *en peso y volumen mínimos, representaban valores máximos*. Tales tenían que ser forzosamente las regiones ribereñas de las Antillas (Nueva España, Guatemala, Tierra Firme) y las tropicales (Perú y Quito). Es, pues, harto explicable que, en la extremidad de habilitar determinados puertos y de clausurar los demás, fuesen habilitados los del mar de las Antillas (Cartagena, Portobelo, Veracruz, Habana), por

(1) Puede consultarse sobre todo lo expuesto en esta clase la obra de J. SCILLE,—*La Traite négrière, aux Indes de Castille*, vol. I, pág. 13-60, París, 1906,—teniendo cuidado de compulsar sus afirmaciones, para rectificar algunos errores, con la *Recopilación de las Leyes de Indias*, Libro IX, y con J. DE VEITIA LINAGE, *Norte de la Contratación*, Sevilla, 1672. Véase también, sobre el sistema colonial español en América, la síntesis admirable de W. ROBERSTON, *Historia de América*, Libro VIII.

ser éstos los más próximos y los mejor situados respecto a las regiones de mayor o exclusivo interés para el comercio internacional. España no podía proceder de otra manera, sin atentar contra sus intereses bien entendidos. Establecido que el comercio colonial sólo podía ser organizado según los principios del monopolio estricto que ya conocemos, y tomadas en consideración las circunstancias actuales (a que acabamos de hacer referencia) la condición del Río de la Plata no podía ser otra que la que le tocó en suerte, no por obra de la codicia y de la tiranía de la metrópoli, como afirman con ligereza nuestros historiadores, sino por su escasísimo valor económico y por su lejanía de los grandes centros del tráfico mundial de la época. Los productos del Río de la Plata, no solamente no tenían mercado en Europa; pero además eran todo lo contrario de lo que el comercio internacional demandaba: valor mínimo en peso y volumen mínimos.

El Río de la Plata en la historia colonial. — El Río de la Plata desempeñó en la historia económica de las colonias una función que habría de ser, con el andar del tiempo, el origen de su prodigiosa fortuna. Como foco de activo comercio de contrabando y de exportación de plata peruana, alteró las condiciones económicas que habían determinado la laboriosa formación del sistema colonial español; fué poco a poco socavando sus cimientos; motivó la secular cuestión de límites entre España y Portugal; y ocasionó reformas económicas y políticas tales en América, que echaron las bases de varias nacionalidades. En este sentido ha de entenderse la profunda observación de Alberdi: “las repúblicas del Plata... deben en gran parte su nacimiento a las necesidades del comercio libre” (ALBERDI, *Obras Completas*, vol. VI, pág. 314).

Buenos Aires, fué fundada en los primeros días de Febrero de 1536, por don Pedro de Mendoza (GROUSSAC, *An. de la Bibliot.* VIII, pág. CXVI).

La nueva población fué para los castellanos un principio desastroso de colonización: anarquizados, perseguidos por la hostilidad de los indios y acosados por el hambre, remontaron el Paraná y fueron a establecerse cerca de la laguna y río de Coronda, donde asentaron el real de *Corpus Christi* o *Buena Esperanza*. A poco trasladóse a la nueva residencia el adelantado Mendoza con casi toda su gente. Algún tiempo después del regreso de aquél a Europa, Juan Salazar de

Espinosa asentó la población de Asunción, el 15 de Agosto de 1537.

Nada de particular ofrece la primera y efímera existencia de Buenos Aires, fuera de un episodio mercantil tan curioso como insignificante, del punto de vista histórico. Por Abril de 1538 llegó a la nueva población, de arribada forzosa, una nao de comercio de un tal León Pancaldo, piloto italiano. Según el escribano Hernández, ésta iba en demanda del estrecho de Magallanes "y no pudo pasar y entró en el río... cobraron los tenientes de Thesorero e contador derechos de almojarifazgo en sedas, paños, liensos... (*Memorial de Pedro Hernández*, Ul. SCHMIDEL, *Viaje al Río de la Plata*, ed. Lafone, p. 328).

A mediados de 1541 Irala, ya establecido firmemente en la Asunción, despobló a Buenos Aires, llevándose los miserables restos de su población a las márgenes del Paraguay.

Estos hechos prueban a mi juicio que la obsesión de los castellanos del Río de la Plata era el Perú, al que esperaban llegar a tiempo para participar en el reparto de los despojos del Inca. Lo corroboran las instrucciones que, al regresar a España, dejó don Pedro de Mendoza para Juan de Ayolas: "y si le paresciere pasar derecho (decíale) A la otra mar que lo haga pero que sienpre dexen casa en el paraguay... por donde sepamos sienpre del donde esta y la gente que yo le embiare lo Alle... (GROSSAC, *Anales*, VIII, pág. 153) y si Diego de Almagro quisiere daros porque le Renuncie la gobernacion que Ay tengo desa costa y de las yslas ciento y cinquenta mill ducados como dio A pedro de Alvarado porque se bolbiese A su tierra y Aun que sean syno cient mill hazedlo syno vieredes que Ay otra cosa que sea mas en mi provecho no dexandome morir de hanbre..." (GROSSAC, *Anales*, VIII, 155).

El incentivo de los conquistadores no era, pues, el de poblar y colonizar el territorio, sino el de alcanzar una parte, como he dicho, de las fabulosas riquezas que ya se repartían los compañeros de Pizarro y Almagro. A este mismo propósito respondieron todas las tentativas llevadas a cabo por Irala para llegar por tierra al Perú.

Por último, en 1548 los castellanos de la Asunción lograron su objeto. Cruzaron la selva chaqueña, y después de un viaje muy penoso, "llegaron a los Tomacocis, y cinquenta leguas más allá, a los Corocotoquis, camino de los Charcas, donde hi-

cieron alto; mientras Nufrio de Chaves era despachado a Lima, con Urrutia y tres o cuatro más, para ofrecer al presidente La Gasca el concurso de la fuerza paraguaya" (GROSSAC, *Anales*, X, 66). Acababa La Gasca de vencer la insurrección de Gonzalo Pizarro en la famosa jornada de Sacsaguana. Los castellanos del Paraguay habían llegado tarde, y nada quedaba para ellos. Tal fué la *suprema desilusión de 1548*.

Sólo entonces comienza en el Río de la Plata la verdadera empresa de colonización y ocupación del territorio. Pero la tendencia de los castellanos de la Asunción no fué hacia la desembocadura del Río de la Plata, sino hacia la costa del Brasil, más practicada desde los primeros años de la conquista, como vamos a verlo, más accesible y, sobre todo, abundante en los recursos de que carecía el Río de la Plata, y de fácil comunicación marítima con España, debido todo ello a la proximidad de la colonia portuguesa de San Vicente.

Los portugueses habían ocupado una parte considerable de la costa oriental de la América meridional que, según lo pretendían, hallábase situada al oeste de la famosa línea de Tordesillas. En 1531 Martín Alfonso de Souza fundó la población de *San Vicente*, que sería por muchos años el centro de la colonización portuguesa en el Brasil. A poco introdujeron los portugueses en la nueva colonia, los ganados y el cultivo de la caña de azúcar, que, con la explotación del palo tiente (palo brasil) constituyeron su principal riqueza. El puerto de San Vicente era frecuentado por naves holandesas, francesas y portuguesas, que ponían las costas del Brasil en comunicación frecuente con varios puertos europeos (F. A. DE VARNHAGEN, *Historia Geral do Brasil*. I, sección XVI; J. RIBEIRO, *Historia do Brasil*, Río Janeiro, 1909, pp. 72 y 80; O. NOEL, *Histoire du commerce du monde*, II, 189).

El abandono del Río de la Plata por parte de los castellanos de la Asunción y la incuria de la Corte española pusieron a los primeros en el duro trance de bastarse a sí mismos. A partir del año 1548, todos los esfuerzos de Irala se dirigen a poblar la región oriental del Paraguay, tratando de aproximarse a la costa del Brasil. Esta política de Irala se explica fácilmente si se tiene en consideración que, desde 1540, y quizás desde antes, *el puerto de la ciudad castellana de Asunción era la colonia portuguesa de San Vicente*. Y es curioso observar que un hecho relativamente importante de nuestra historia colonial,

ha pasado inadvertido a nuestros historiadores, a pesar de las numerosas pruebas documentales.

Conviene desde luego establecer cuáles fueron las armadas que llegaron de España al Río de la Plata después de 1548; a) 1550, armada enviada por el adelantado Diego de Sanabria, a las órdenes de Juan Salazar de Espinosa, que no pudo pasar de *Mbiazá*, en la costa de Brasil; b) 1555-56, armada de Martín de Orue, que condujo al Paraguay al primer obispo de Asunción, fray Pedro de la Torre; c) armada del adelantado Ortiz de Zárate. Fuera de éstas, ninguna otra vino al Río de la Plata antes de 1580, fecha de la repoblación de Buenos Aires.

Tales, pues, las únicas relaciones directas entre España y el Río de la Plata durante el período 1545-80. Fijemos ahora los hechos que demuestran, a mi juicio, que San Vicente fué, durante ese período, el puerto marítimo de la Asunción.

a) La travesía terrestre entre Asunción y la costa del Brasil, era frecuentada, probablemente desde los tiempos de Alejo García. Lo era con seguridad en 1540 (*Comentarios* de Alvar Nuñez, cap. III, *Memorial del escribano Hernández* citado).

b) El viaje de Alvar Nuñez (1542) y la prolija descripción que del mismo se hace en los *Comentarios* (cap. III y sigs.) prueban que dicha travesía era practicada y corriente.

c) Según el escribano Hernández (*Memorial*, ibid. p. 356), preso el gobernador Alvar Nuñez, Irala y los suyos "despacharon a los frayles franciscos Fray Bernardo é fray Alonso á la costa del Brasil *al cual cometieron que escribirse a V. M....*" Esto prueba, dada la urgencia en que se hallaban, que, en la costa del Brasil, esperaban encontrar el medio de hacer llegar una carta a España; y es de todo punto evidente que sólo en San Vicente (única población de aquella costa) podían lograrlo.

d) Cuando llegó de vuelta a España la nave en que se conducía preso al adelantado Alvar Nuñez (depuesto por Irala y sus compañeros) la corte española, para poner término a los desórdenes de Asunción, nombró adelantado y gobernador de Río de la Plata a don Juan de Sanabria. Murió éste sin haber tenido tiempo de cumplir *las capitulaciones* y, conforme a ellas, heredó el título su hijo don Diego de Sanabria. En 1550, Don Diego envió al Río de la Plata una armada compuesta de tres naos, bajo el mando de Juan Zalazar de Espinosa, que retornaba con el cargo de tesorero. El viaje de esta armada fué una serie de desgracias: una de las naos se perdió en el océano; otra fué asaltada y robada en la costa de Guinea por un

corsario francés. Llegaron por último los expedicionarios a la costa del Brasil; y allí perdieron las dos naos restantes. Con sus restos construyeron una embarcación pequeña en la que se trasladaron a la desembocadura del río *San Francisco*, donde asentaron la población de este nombre en 1551 (L. R. GONDRÁ, *La armada de Diego Sanabria y la carta-descripción de Juan Sánchez de Vizcaya en la Revista de la Universidad de B. A.* vol. XI, p. 317).

e) En Febrero de 1553 llegó a San Vicente el primer virrey del Brasil, don Tomás de Souza, el cual envió una pretendida expedición de socorro a los castellanos de San Francisco, con el propósito de evitar, como lo consiguió, que poblasen allí. Los compañeros de la viuda de Sanabria y Hernando de Trejo (que había sucedido a Zalazar, depuesto por una revuelta) fueron llevados a San Vicente. Dispuso también Souza la fundación de dos nuevas poblaciones, Concepción de Itanhaen y Santo André, "a fin de reunir le gente que andaba desparramada en los campos y en las playas, promoviendo la expulsión de los españoles *que comerciaban ya por la región del Río Paraná*" (J RIBEIRO, *op. cit.* p. 104; VARNHAGEN, *ibidem.*). Es de lógica elemental que no se habría prohibido lo que no se hacía; y evidente, por lo tanto, que hacia 1553 los castellanos de Asunción comerciaban con las costas del Brasil.

f) La fundación de la villa de Ontiveros, por el capitán García Rodríguez de Vergara, en 1554 (fundación ordenada por Irala) respondió al propósito de facilitar la travesía terrestre entre Asunción y la costa de San Vicente. Según refiere Ruy Días de Guzmán, "hauiendo conciderado [Irala] como hasta entonsse no se auia podido sustentar población alguna en la entrada de la boca del rrio de la plata, siendo ttan necessario para escala de los nauios q. de españa Viniessen ttubo a cuerdo de hazervna fundacion enel camino del brazil alaparte del leste sobre el rrio Parana. *Pues era una fuerza auer de curzar aquel Camino y ttener comunicazi3n y ttrato en aquella costa para por aquella uia auissar a S. M. del estado de aquella tierra*" (*La Argentina*, ed. Groussac, *Anales*, IX, 150).

g) Por real cédula fechada en Monzón el 4 de Noviembre del año 1552, fué Irala nombrado gobernador del Paraguay. Comisionóse para que trajese al Río de la Plata copia de esta provisión a Bartolomé Justiniano; y éste se trasladó a San Vicente desde donde (detenido por el gobernador portugués) envió por tierra a Irala aviso de su llegada y copia de los provisiones que

traía. En libertad poco después, Justiniano se dirigió por tierra a la Asunción, donde llegó en Agosto de 1555 (GONDRA, *op. cit.* en *Rev. de la Univers. de B. A.* XI, 561).

h) Refiere Schmidel que en Julio de 1552, recibió carta de Sevilla, en la que se le hacía saber que su familia solicitaba su regreso a Europa. Obtenido de Irala el permiso necesario, se puso en marcha hacia San Vicente donde embarcó rumbo a Lisboa (*Viaje al R. de la P.*, ed. Lafone, pp. 277 y 286). Sabemos con relativa certeza que en Julio de 1552 no llegó a España al Río de la Plata ninguna nao; de suerte que la carta a que Schmidel se refiere sólo pudo llegarle por la vía de San Vicente.

i) Después de una estadía de 14 meses poco más o menos en Sn. Vicente, los compañeros de la viuda de Sanabria y del capitán Hernando de Trejo retornaron a la población de Sn. Francisco. "Aquí permanecieron hasta Marzo o Abril de 1555, según Salazar, "con el propósito de esperar al armada de que se tenía nueva que venía, para yr en ella ó poblar aviendo buen aparejo" (GONDRA, *op. cit.*, XI, 560). Convencidos por último de que el gobernador no vendría, desampararon la población de Sn. Francisco. (en aquella fecha poco más o menos) y pasaron a la Asunción, caminando, según Ruy Díaz de Guzmán, muchas jornadas por el mismo camino de Cabeza de Vaca (*Anales*, IX, 158). Llegados a la Asunción, el general Domingo de Irala lepidio a Hernando de Trejo la rrazon porque auia despoblado el puerto de Son franco, y no dadole vastante satisfazion le prendio y tubo siempre priuado, hastanto quedetodo vbiesse mandato y disposicion de S. M." (Ruy Díaz de Guzmán, en *Anales*, IX, 160). Este hecho corrobora los propósitos de Irala a que el mismo Ruy Díaz de Guzmán hace referencia, de ocupar la región comprendida entre el Paraguay y la costa del Brasil, facilitando por ésta las comunicaciones con España, en atención a las graves dificultades que ofrecía el viaje por el Río de la Plata.

Queda, pues, demostrado que antes de la fundación de Santa Fe (1573) y de repoblación de Buenos Aires (1580), la colonia portuguesa de Sn. Vicente era el puerto marítimo de los castellanos de la Asunción. Por Sn Vicente, así las autoridades como los pobladores de la Asunción, recibían noticias de España y algunos artículos europeos, haciendo un comercio que no debía carecer de importancia, pues, como lo hemos visto, el virrey portugués Souza decidió prohibirlo. Era lógico que así fuese, si se

piensa que el Río de la Plata no podía tener para los castellanos otra cosa que el prestigio siniestro y el recuerdo de las hambres y sufrimientos pasados en los tiempos de Mendoza, de que se hace mención en numerosísimos documentos contemporáneos. El abandono del Río de la Plata parecía definitivo: desde el año 1542 en que arribaran a la Asunción las desastrosas naos del adelantado Alvar Núñez, conducidas por su pariente Estopiñán, no habían llegado a sus costas, según se ha visto, más que las armadas de Orue, en 1556 y Ortiz de Zárate, en 1573. Tan absurdo como pueda resultar para nuestro criterio geográfico, la verdad histórica es que el Río de la Plata, con sus admirables ventajas no desconocidas por Irala, carecía de atractivo para los castellanos de la Asunción, las cuales, a fin de no perder su contacto con el mundo civilizado, prefirieron la costa del Brasil. Y aun hay que agregar que Santa Fe y Buenos Aires son en cierto sentido fundaciones de los castellanos del Perú. No es, por lo tanto, históricamente incorrecto considerar a modo de digno fin y remate de la conquista empezada en las Antillas en 1492, la repoblación de Buenos Aires, llevada a cabo en 1580 por Juan de Garay, cuyas consecuencias revolucionarias para el sistema colonial español se iban a sentir de inmediato.

En efecto, la repoblación de Buenos Aires produjo consecuencias no sospechadas por sus fundadores en el tráfico mercantil de las colonias españolas de América meridional.

LA CLAUSURA COMERCIAL DE BUENOS AIRES. — No se conoce la fecha exacta de la clausura comercial del Río de la Plata: los escritores españoles de los siglos XVII y XVIII que constituyen nuestra principal fuente de información en esta materia, no traen dato; y la *Recopilación de las Leyes de Indias* guarda silencio sobre el particular. Es probable que no existiese en un principio prohibición especial como las muchas que más tarde se darían (y que figuran en aquella colección) para reprimir transgresiones. Lo es asimismo, que la clausura resultase pura y simplemente de la real cédula de 16 de Junio de 1561, que organizó en forma definitiva las flotas y la armada real de la "carrera de las Indias".

Hay sobre esto alguna confusión que conviene aclarar. Suele afirmarse que una real cédula de 1573 fijó a Sevilla como puerto único para todo el comercio de las Indias. Esta cédula no figura en la *Recopilación*; y como, por otra parte, de muchas de las que comprende resulta que el puerto de Sevilla estaba habili-

tado desde los primeros tiempos de la conquista, es casi seguro que se trata de un error. Por lo menos, seis años antes de aquella fecha, la habilitación del puerto de Sevilla era ya exclusiva según se infiere de una real cédula de fecha 16 de Junio de 1566, por la cual se dispuso que los navíos que cargasen en las islas Canarias con destino a las Indias, de acuerdo con una permisión especial que se les concediera, diesen fianza de retornar a Sevilla, donde debían presentarse ante el presidente y jueces de la Casa de Contratación (*Recopil. de L. de I.*, IX, 41, II).

Por otra parte, la navegación en conserva y la prohibición de navíos sueltos estaban también reglamentados desde los primeros tiempos. Una real cédula de 19 de Octubre de 1526, incluida en la ordenanza 217 de la Casa de Contratación, confirmada sucesivamente en 1561, 1564, 1573, 1575, 1591 y 1626, dispuso que ningún navío pudiese ir a las Indias ni venir de ellas, sino en conserva de flota, bajo las penas que en la misma se establecían. En tales condiciones, la real cédula mencionada de 16 de Junio de 1561 que organizó en forma permanente y definitiva el sistema de las flotas, entrañó la clausura de todos los puertos de España y de las Indias que no quedaron especialmente habilitados en el derrotero de aquéllas. Porque en dicha cédula se disponía expresamente que, en cada año se hiciesen y formasen en el río de la ciudad de Sevilla y puertos de Cadiz y San Lucar de Barrameda, dos flotas y una real armada que fuesen a las Indias (*Recopil.* IX, 30, I); y quedaba entendido que, con arreglo a las prohibiciones mencionadas, todo barco que fuese a las Indias, sólo podría navegar en conserva de flota. Es, pues, incuestionable que, a partir de 1561, no hubo otros puertos habilitados que los de Sevilla en España y los de Tierra-Firme y Nueva España en América (Cf. *Recopil.*, *ibid.*).

El historiador Mitre afirma que la permisión de buques sueltos denominados navíos de registro empezó para el Río de la Plata en 1579, vale decir, un año antes de la repoblación de Buenos Aires. Fúndase en el testimonio de Antonio de León Pinelo, quien en su memorial de 1623 afirma que el 1º de Julio de 1579 "fué la primera permisión que tuvo el Río de la Plata como consta por Real cédula de dos navíos de Sevilla o Cádiz" (MITRE, *Hist. de Belgr.* I. 30, nota 13). La referencia no es segura, pues es probable que se trate de una simple errata. No es lógico suponer, en efecto, que se acordasen permisiones de navíos de registro para el Río de la Plata, cuando aun no había población alguna en sus márgenes. Conocemos, por otra parte,

circunstanciadamente, la historia de las provincias del Río de la Plata en 1579; y en documentos locales no hay constancia ninguna de antecedentes relativos a la permisión referida por Mitre.

Según M. R. Trelles, la primera permisión se dió en 1581; pero la referencia en que se funda esta afirmación no merece crédito (TRELLES, *Apunt. y docum. para la hist. del puerto de B. A.*, en *Revista Buenos Aires*, I, 11).

Cinco o seis años después de repoblada Buenos Aires, comenzó de una manera espontánea el tráfico mercantil entre el Río de la Plata y la costa del Brasil, que desde 1580 dependía de la corona de España (Cf. cartas del tesorero Hernando de Montalvo, de fecha 20 de Marzo de 1590, y del contador Hernando de Vargas Machuca de 8 de Julio de 1596, en *Correspondencia de O. R.*, etc., I, 433 y 447; TRELLES, *Registro estadíst. de B. A.*, 1858, II, 4 y sigs.). Desde un principio hízose sentir el contrabando, el cual era ocasión a que grandes cantidades de plata del alto Perú fuesen llevadas al exterior. Así se infiere del contenido de la real cédula de 28 de Enero de 1594 y de las diligencias a que dió lugar su cumplimiento. (*Correspond. de O. R.*, I, 508-514).

LUIS ROQUE GONDRA.

(Continuará).