

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 Giannatta sñ

Redactores:

Félix Genta - Emilio B. Bottini - Raúl Prebisch - Manuel
Clauso - Egidio Trevisán - Dr. Julio N. Bastiani - Jacobo
Wainer - Dr. Mauricio Greffier - Dr. Argentino Acerboni -
Guillermo J. Watson - Luis Moreno.

Año VIII

Octubre de 1920

N.º 88

DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN
CHARCAS 1835
BUENOS AIRES

Apuntes de Historia Económica

Hay, como dijimos, alguna confusión en los datos históricos relativos a la clausura comercial del puerto de Buenos Aires. Mitre afirma que las permisiones comenzaron en 1579, vale decir, el año anterior a la repoblación; y agrega que la corriente comercial, antes consentida por gracia o tolerada por necesidad que reconocida como derecho, tuvo su sanción legal en la cédula de 20 de Noviembre de 1587, citada únicamente por Antonio de León Pinelo (MITRE *op. cit.*, I, 30, nota 14). Trelles, en cambio, afirma que las permisiones comenzaron en 1581. Las prohibiciones habrían recrudecido a lo que parece, con la cédula de 1594.

Es inexplicable que las cédulas de 28 de Enero de 1594 y 20 de Agosto de 1602 (de la que nos ocuparemos) no contengan referencia ninguna a la de 1587 citada por Pinelo, a pesar de tratarse de un precedente tan inmediato. Antes al contrario, de los términos de la primera resulta incuestionablemente que el Río de la Plata estaba clausurado, y que el tráfico que por aquella parte de América se hacía era ilegal: “é sido ynformado que por el río de la plata se mete en esas provincias [del Perú] yerro y otras mercadurías del brasil y pasan estrangeros sin que aya quien mire en ello ni se lo ympida...” (*Correspond. de O. R.*, I, 508). ¿Cómo pueden conciliarse estos términos con una autorización tan reciente como la pretendida cédula de 1587? Es indudable que la de 1594 tenía por mira impedir transgresiones a lo dispuesto con anterioridad sobre clausura general de comercio, dentro de la cual estaba comprendido el Río de la Plata. Más aún, de una provisión del Consejo de Indias resulta claramente a mi juicio, que el Río de la Plata estaba clausurado con todo rigor en

1591. El apoderado del Cabildo de Buenos Aires, Beltrán Hurtado, pidió en 1591 varias mercedes para los pobladores de la ciudad, entre otras, las de algunas licencias de esclavos y que fuesen en cantidad hasta de quinientos. El Consejo de Indias denegó esta petición y acordó las demás que se le habían hecho (MUNICIP. DE LA CAPITAL, *Doc. y plan. rel. al período edil. colonial de Buenos Aires*, I, 17). Esta negativa en una petición que ningún perjuicio podía ocasionar a la metrópoli, sólo se explica por el temor de que tal autorización fuese ocasionada a que se quebrantase la clausura comercial dispuesta en la "carrera de las Indias" (1).

No hubo, pues, tales permisiones o autorizaciones. Regía para el Río de la Plata la prohibición general que entrañaron la real cédula de 1561 y sus concordantes. La corriente mercantil que comenzó a poco de repoblada Buenos Aires fué un hecho espontáneo, incontenible, en el cual tuvieron no poca parte la ignorancia de las autoridades locales y el abandono increíble en que el rey tenía a la gobernación del Río de la Plata. Los Oficiales Reales de Buenos Aires ignoraban todo lo dispuesto sobre comercio y administración en los veinte o treinta últimos años, según resulta de la carta del tesorero Montalvo ya citada de 20 de Marzo de 1590. Informando al rey sobre los derechos de almojarifazgo que se cobraban a las embarcaciones que llegaban de la costa del Brasil, decía: "lleuaseles de derechos de los almoxarifazgos que a V. alteza pertenecen a rrazon de A siete y medio por ciento conforme A la ynstruición que en esta prouincia auia del contador felipe de caçeres [venido al Río de la Plata en el año 1542!] que trajo de V. alteza". Más adelante agrega: "porque El contador que a esta provincia venia por ofiçial de V. alteza Junta-mente conmigo traia ynstruicion y como se quedo En españa quedose con ella y ansi no ay mas claridad que lo que a V. alteza escrivo". Y aun hay que tener en cuenta que, al empear su carta, hace notar Montalvo que, desde que saliera de España en 1572, con la armada de Ortiz de Zárate había escrito ocho o nueve cartas "por diferentes vias y modos", sin obtener siquiera un simple acuse de recibo (*Correspond. de O. R.*, I, 426-434).

(1) El señor D. L. Molinari (*Documentos para la Historia Argentina*, tomo VII, pág. L) cita equivocadamente el hecho, esto es, como licencia concedida.

Desde 1586 a 1592 el movimiento comercial de Buenos Aires fué el siguiente:

[en reales plata]

AÑO	IMPORTACIÓN	EXPORTACIÓN
1586	6.853	9.671
1587		
1588	70.673	800
1589	69.868	
1590	73.917	6.440
1391	429.589	150
1592	73.094	

(Véase TRELLES, *Registro estadíst. de B. A.* 1858, II 4-12).

Llaman la atención la irregularidad de las cifras anuales y la enorme diferencia entre las importaciones y las exportaciones. Tales saldos desfavorables no correspondían, como es lógico imaginar, a las pobrísimas gobernaciones del Río de la Plata y Tucumán, sino a las del Perú, que podían cubrirlos en efectivo con el producido de sus minas de plata (Cf. *Correspond. de O. R.*, I, 510).

El tesorero Montalvo en su carta mencionada nos da brevemente el detalle de este tráfico: "en el rriachuelo a cinco [años] que an empezado a yr y Venir navios a la costa del brasil que van en diez y en doze dias a san vicente| o a santos que son los primeros puestos del brasil y en Veinte | o treinta dias a la baya que es a donde ay mas contratacion stara como de españa A las canarias las mercaderias que traen son paños y algunas sedas y yerro y de lo que se cria en la tierra que son cosas de misques (sic) que son azucares conservas lienços de algodones viene todo esto en cajeria que es mas el balumen (sic) que las mercaderias que traen los nauis son de pequeños portes que El mayor que hasta agora a entrado es de çinquenta toneladas... lo que puede salir de esta tierra para el brasil son vizcocho Vinos seus Cordobanes telillas fraçadas sayales y otras mercaderias que de la governación de tucumar vienen a este puerto para la costa del brasil" (*Correspond. de O. R.*, I, 433). Conocemos los nombres de algunos de los barcos empleados en este tráfico mercantil: el *San Juan*, el *Nuestra Señora de los placeres*, el *Nuestra Señora de la Con-*

cepción, (*Correspond. de O. R.*, I, 490 y sig.) y el *Nuestra Señora del Rosario*, con el cual, según Trelles, figuraba dedicado a estos menesteres, Juan Torres de Navarrete, teniente gobernador de Buenos Aires (TRELLES, *Apunt. y doc. para la hist. del puerto de Buenos Aires*, en la *Revista de Buenos Aires*, I, 20).

Los informes de Montalvo, corroborados por otros testimonios a que haremos referencia, demuestran que, a pocos años de repoblada, Buenos Aires era ya el puerto de la gobernación del Tucumán y de las provincias del alto Perú; puesto que no es lógico presumir que importaciones tan considerables como la de 1591, por ejemplo, estuviesen exclusivamente destinadas al consumo de aquélla, o al de los pocos y no muy holgados habitantes de la naciente población. Demuestran asimismo que en la costa del Brasil se adquirirían manufacturas europeas tales como paños y sedas.

En 1592 el virrey del Perú don García Hurtado de Mendoza, marqués de Cañete, autorizó este tráfico, levantando al efecto de su cuenta y riesgo la prohibición general que existía; y para mayor seguridad de aquél, lo puso bajo la vigilancia de la Audiencia de Charcas (FREGEIRO, *La historia documental y crítica*, p. 82. Cf. *Correspond. de O. R.*, I, 505). Los efectos de esta medida se hicieron sentir inmediatamente, pues las importaciones, que habían descendido de 429.589 al plata en 1591, a 73.094 en 1592, ascendieron a 259.073 en 1593, y a 627.271 en 1594. (Véase TRELLES, *Reg. estadíst. de Buenos Aires* 1858, II, 10-14). Las exportaciones en cambio, sólo ascendieron a 150 rl plata en 1591, y faltaron por completo en el trienio 1592-94; lo cual demuestra a mayor abundamiento que la función económica de Buenos Aires era la de servir de puerto a las ricas provincias del alto Perú: ante esta que podríamos llamar "imposición geográfica", fracasaría (como en efecto fracasaron) todas las prohibiciones encaminadas a tutelar el tráfico de Tierra Firme, cuya regularidad quedó seriamente comprometida con la repoblación de Buenos Aires.

Denunciada, probablemente por los comerciantes de Lima, la apertura casi clandestina y a todas luces ilegal del Río de la Plata, dióse la real cédula de 28 de Enero de 1594, ya referida, por la cual se dispuso mantener en todo su rigor la prohibición general de comercio que para todos los puertos de Indias no habilitados especialmente existía desde 1561, según hemos dicho.

La incuria de las autoridades españolas necesitó de año y medio para disponer efectivamente el cumplimiento de lo ordenado. Llegó la cédula a conocimiento del virrey del Perú, *ocho meses después de expedida*, el 20 de Septiembre de 1594. Dos días después ordenó el virrey se le diese cumplimiento, noticiando de ella al efecto a la real Audiencia de Charcas y cualquiera que fuese "governador de la provincia del rio de la plata é provincias del paraguay é tucuman é otras cualesquiera justicias de las dichas provincias é al corregidor é otras cualesquiera justicias de la dicha ciudad de la plata y villa ymperial de potosí é de otras cualesquier partes é oficiales reales dellas á cada uno en su jurisdicción". Dispuso también se averiguase qué mercaderías habían entrado por el Río de la Plata contraviniendo a lo dispuesto, a fin de aplicar las penas en que se hubiese incurrido (*Correspond. de O. R.*, I, 509).

Observa festivamente Groussac que era costumbre, en América, cuando de reales cédulas se trataba, besarlas con respeto, pónelas sobre la cabeza en señal de acatamiento... y tirarlas luego al canasto. Algo así debió de ocurrir con la de 1594, puesto que en Mayo de 1595 llegaba a conocimiento del virrey que, a pesar de todo lo dispuesto, habían venido "a la dicha provincia del paraguay é rio de la plata algunos nauios cargados de esclauos y mercaderias de la corona de portugal y de castilla sin licencia de su magestad é de la casa de contratacion de seuilla contra la orden de su magestad tiene dada é da por la dicha real cédula". Por esto dispuso encomendar al licenciado Antonio Gutiérrez de Ulloa, inquisidor apostólico del Perú y visitador de la real Audiencia de Charcas, para que practicase las averiguaciones del caso y embargase, si fuese menester, las mercaderías que, por el Río de la Plata hubiesen entrado a la gobernación del Paraguay, a la villa de Potosí y a donde quiera qque fuese. Hay que reconocer que el virrey del Perú, con celo digno de mejor empleo, prescribía para el caso toda suerte de garantías (*Correspond. de O. R.*, I, 512-514).

El licenciado Gutiérrez en uso de sus atribuciones encomendó la diligencia a don Sancho de Figueroa, con vara de la real justicia como juez de su majestad para el Río de la Plata, por la confianza y experiencia que de él tenía, y por su cristiandad, habilidad, buen celo, etc. A su vez, Figueroa llevó consigo en calidad de escribano a Alonso García Bohorques, al cual *encomendó* el cumplimiento de los menesteres más indispensables de la comisión. Y así desde el rey hasta Figue-

roa y Bohorques, fué a dar la cédula en manos de quienes, según los oficiales reales de Buenos Aires, no hicieron otra cosa sino robar y destruir la real hacienda, dando nota de sus maldades y malos intentos, para "pasar negros y otras cosas que eran temeridad y dignas de gran castigo" (carta del contador Vargas, de 8 de Julio de 1596, *Correspond. de O. R.*, I, 444).

Los desafueros y rapiñas del comisionado fueron comprobados por información que levantaron los oficiales reales Vargas y Montalvo; y de ella resultó, entre otras cosas dignas de mención, que Figueroa decía públicamente había de sacar con la comisión, cincuenta mil pesos, "porque para tal efeto se la dio el señor ynquisidor" (*Correspond. de O. R.*, I, 458).

Por real cédula de 30 de Enero de 1595 se ajustó con Pedro Gómez Reynel un asiento, por el cual se le concedió, por el término de 9 años, el derecho de llevar a las Indias 4250 esclavos negros. Iba incluido en este derecho la facultad de introducir por el Río de la Plata 600 negros. El cumplimiento de esta parte del asiento aumentó (a pesar de la susodicha cédula de 1594) las ocasiones de comercio, y por consiguiente, de contrabando; y sus efectos se sintieron de tal suerte, que, concluido en 1609 el asiento de Reynel, como también el de Juan Rodríguez Cuitiño que le sucedió, no volvió a otorgarse la facultad o permision relativa al Río de la Plata (VEYTYA Y LYNAGE, *Norte de la contratación*, lib. I, cap. XXXV, núm. II y 14).

Tales efectos se referían probablemente al contrabando, porque, en lo que atañe al comercio que pasaba ante los Oficiales Reales de Buenos Aires, la rigurosa prohibición produjo al cabo, bien que por breve tiempo, los resultados que se tenían en vista, según se echa de ver en el siguiente cuadro que he formado con los datos que proporciona el Registro estadístico de Trelles:

EN REALES PLATA	IMPORTACIÓN	EXPORTACIÓN
1594 (prohibición del 28 de Enero)	627.271	
1595	154.666	
1596		
1597		
1598		
1599		
1600	174.509	107.244
1601	57.942	89.280

(TRELLES, *op. cit.*, II, 14-17).

El nombramiento del visitador Sancho de Figueroa, encargado de cumplimentar la real cédula de 28 de Enero de 1594, fué extendido en Potosí el 8 de Julio de 1595; de suerte que, en el mejor de los casos, aquél no pudo llegar a Buenos Aires antes de Octubre de 1595 (*Correspond. de Oficiales Reales*, I, 512-514). De la información, harto sospechosa de hostilidad que mandaron levantar los Oficiales Reales de Buenos Aires, y a la cual se ha hecho referencia, resulta que aquél, lejos de cumplir lo ordenado, fomentó el contrabando de mercaderías y esclavos. Es probable que los 154.666 reales plata de importación en el año 1595, correspondiesen a navíos entrados al puerto de Buenos Aires, antes de tenerse conocimiento de la prohibición, o a permisiones otorgadas por el virrey del Perú, como se deja comprender en el auto de los Oficiales Reales que recayó en la información de marras (*Correspond. de Oficiales Reales*, I, 505), sin que esto excluya la posibilidad de que algo hubiese de cierto en lo de haber recibido Figueroa la comisión *al efecto de ganarse cincuenta mil pesos*. Como quiera que fuese, de los datos publicados por Trelles y consignados en el cuadro anterior, resulta que la prohibición fué rigurosamente observada durante el quinquenio 1596-99. Los Oficiales Reales, por lo menos, no cobraron el almojarifazgo, pues faltan los datos correspondientes.

La clausura dispuesta por la cédula de 1594 no fué admitida sin respetuosas representaciones por parte de los perjudicados, vale decir, de los pobladores de las gobernaciones del Tucumán y Río de la Plata; porque en cuanto a las del Perú, su abundancia de moneda metálica era tal, que el perjuicio que sufrían se reducía a comprar más caro a los mercaderes de Tierra-Firme, lo que antes adquirieran por la vía del Río de la Plata.

El marqués de Cañete hizo notar al rey los graves inconvenientes de la clausura; y la Audiencia de Charcas le apoyó eficazmente (FREGEIRO, *op. cit.*, p. 82). Al mismo tiempo, el gobernador de Buenos Aires, Juan Ramírez de Velasco, escribía al rey desde Chuquisaca, demostrando los perjuicios de la clausura en los términos siguientes: "estas gobernaciones [del Tucumán y del Río de la Plata] serán inevitables, porque si se ha de llevar desde Potosí la ropa siendo la más cara plaz de las Indias, no se podrían sustentar por estar á 200, á 300 y 400 leguas, y valía antes una vara de paño 30 pesos, y una de terciopelo 50, y de raso 20, y de tafetán 10, vara de Ruan 4,

de Olanda 10, una libra despecias 30, una botija de aceite 30 y de vino 25, y á este respecto todos los demás artículos de Castilla, y el herrar un caballo vale 6 pesos, que se puede considerar que siendo menester 1000 caballos para cada jornada ya se sabe lo que costará el herraje, y con hacer merced V. M. á estas gobernaciones de lo que digo [comercio con el Brasil] podrían a costo de Tierra-Firme ó de Nueva España (cit. por MITRE, *op. cit.*, I, 26, nota 8)".

Pero en 1596 el marqués de Cañete entregó el gobierno del virreinato a don Luis de Velasco, y el nuevo virrey, prescindiendo de los intereses de los habitantes del Tucumán y Río de la Plata, limitóse aplicar con rigor la cédula mencionada de 1594. En Octubre de aquel año el rey ponía término a la cuestión, respondiendo a la Audiencia de Charcas con estas palabras: "lo proveído acerca de que no se permita que por el Río de la Plata se contratasen y metan esclavos ni otras mercaderías de ninguna parte de la corona de Portugal, sino fuere en navíos despachados de la casa de contratación de Sevilla, conforme a las ordenanzas, *se guardará precisamente sin emargo del daño que decís reciben aquella provincia y la de Tucumán con iban ennoblecendo con el trato del Brasil*" (cit. por FREGEIRO, *op. cit.*, p. 83).

En el año 1600, sin embargo, el tráfico se reanuda no obstante las rigurosas prohibiciones en vigor; y como sabemos con relativa seguridad que en aquél año no hubo permisión alguna para el Río de la Plata, fuerza es convenir en la verdad de mis hipótesis de severa clausura comercial de aquél, antes de 1602 (fecha de la primera permisión otorgada por la metrópoli, sin que sean parte a invalidarlas los datos estadísticos susodichos, ni el testimonio de Pinelo, casi seguramente erróneo. Esto prueba, además que las prohibiciones, tan severas como fuesen, relajábanse del otro lado del Atlántico, en lo cual sin duda ninguna influyeron el incontenible interés comercial de las riquísimas provincias del alto Perú... y las inevitables *coimas*, por obra de las cuales se interesó a las autoridades de Buenos Aires.

LUIS ROQUE GONDRA.

Agosto 6 de 1916.