
**Mercados y caminos del Río de La Plata.
Una larga competencia entre las ciudades
del siglo XVIII.**

Alejandro A. Damianovich*

Resumen

Como parte de una investigación mayor, se presenta en este trabajo un relato analítico del conflicto planteado entre las ciudades de Santa Fe, Asunción y Buenos Aires por el control de los mercados y las rutas vinculados al comercio de los productos paraguayos. Detrás de esta larga competencia, que ocupó buena parte del siglo XVIII, actúan relaciones de poder que expresan intereses comerciales próximos y distantes y que se vinculan a la evolución de los mecanismos del tráfico intercontinental e interregional y a la competencia más amplia sostenida entre Lima y Buenos Aires. Como pieza significativa dentro de este esquema, el puerto preciso de Santa Fe, será el punto central de la controversia.

Palabras clave: Puerto preciso – competencia – comercio – mercado – monopolio.

* Miembro correspondiente en Santa Fe de la Academia Nacional de la Historia y de número de la Junta Provincial de Estudios Históricos. Catedrático de la Facultad de Derecho de la Universidad Católica de Santa Fe y director del Instituto Superior N° 12 "Gustavo Martínez Zuviría".

MARKETS AND ROUTES OF THE RIO DE LA PLATA. A LENGTHY COMPETITION AMONG 18th CENTURY CITIES.

Summary:

As part of a more extensive research work, this paper presents an analytical account of the dispute among the cities of Santa Fe, Asunción and Buenos Aires over the control of the markets and routes related to the trade of Paraguayan products. Behind this extended competition, which stretched over a good part of the 18th century, there were power relationships that represented both near and distant commercial interests related to the development of intercontinental and inter-regional trade and to the wider competition between Lima and Buenos Aires. A significant piece within this scheme, the *Puerto Preciso* de Santa Fe was the central issue of this dispute.

Key Words: Puerto preciso – competition – trade – market – monopoly.

Introducción

En el largo litigio sostenido entre las ciudades de Santa Fe, Asunción y Buenos Aires por la libre navegación del río Paraná a partir de 1730, la primera reclamaba el monopolio portuario del tráfico paraguayo y las segundas se oponían a ello, propiciando el contacto directo entre ambas ciudades.

Las partes movilizaron en su beneficio las relaciones de poder entonces existentes. Mientras los gobernadores de Buenos Aires y Paraguay apoyaron a los comerciantes de sus capitales, la Audiencia de Charcas respaldó a Santa Fe. De esta forma la pequeña ciudad, tradicional encrucijada de las comunicaciones regionales, logró el privilegio de *puerto preciso* del alto tribunal altoperuano en 1739 y la confirmación real en 1743.

Por debajo de la superficie de esta controversia, se encontraban los poderosos intereses limeños que aspiraban a disputarle a Buenos Aires el control del comercio de la yerba, que era el producto local más reutilizable de todo el virreinato del Perú, y el pequeño pero nada despreciable mercado paraguayo.

Durante cuarenta años lucharon las ciudades de Asunción y Buenos Aires contra el monopolio santafesino. La Audiencia respaldó a Santa Fe durante la primera década, pero en la de 1760, los gobernadores fueron logrando que se produjeran filtraciones en el flujo comercial en beneficio de Buenos Aires, aunque las mermas no llegaron a afectar la prosperidad del puerto obligado. Este proceso continuó durante los años siguientes, hasta que, en 1780, el privilegio santafesino fue derogado.

La mayor o menor concurrencia de mercancías paraguayas a Santa Fe o a Buenos Aires, modificaba la dirección de los caminos entre el litoral y el interior. Las ciudades de Córdoba y Santiago del Estero preferían concurrir a Santa Fe, pero a Mendoza le quedaba más cómodo ir a Buenos Aires. La mayor existencia de yerba en la capital de la gobernación permitió también trajinar la ruta del Cabo de Hornos para surtir la costa del Pacífico, donde por entonces se consumía en grandes cantidades.

A partir de los tres primeros acápites intentamos analizar la forma en que se comportaron los diversos organismos del poder establecido en las Indias, detrás de los cuales pugnaban por hacer prevalecer sus intereses las elites de las tres ciudades.

Como asunto central de la monografía aparece planteada la hipótesis de que el privilegio de puerto preciso, vigente durante las cuatro décadas que van desde 1739 a 1780, se vincula a la competencia de mercados sostenida entre Lima y Buenos Aires. El apoyo recibido por la pequeña ciudad litoral de parte de los estamentos más encumbrados de la administración indiana, estaría indicando esta relación si consideramos que, en el momento en que fue concedido, desde el Perú se intentaba, no solamente impedir la internación de los productos ingresados en los navíos de registro, sino cerrar el puerto de Buenos Aires. En este esquema, expuesto en detalle por el virrey de Castelfuerte en 1730, el Paraguay se abastecería en Santa Fe de los géneros ingresados por Portobelo.

En definitiva, el puerto preciso de Santa Fe se articulaba con el sistema de flotas y galeones y su abolición será consecuencia inmediata del decreto de libre internación del virrey Cevallos y de la apertura del puerto de Buenos Aires. El contexto reformista de los Borbones vino a suprimir los privilegios santafesinos, tal y como lo solicitaba el gobernador del Paraguay, Melo de Portugal, que invocaba en 1778 la contradicción que implicaba frente a la apertura comercial de la Corona.

Las ciudades, los mercados y las rutas. Instancias del litigio.

Reproducimos en este acápite, con ligeras modificaciones, parte de otro trabajo sobre el mismo tema al sólo efecto de reseñar las instancias del litigio y la actuación que les cupo dentro de él a las diversas autoridades del sistema colonial: cabildos, gobernadores, audiencias, virreyes y Consejo de Indias, durante el período 1730-1781.

1730-1732: Santa Fe reclama ante el gobernador Zavala que sea reconocida como puerto preciso para asegurar el cobro de los arbi-

trios y reactivar su economía desbastada por la guerra con los guay-curúes. El gobernador dicta diversos autos relativos a la percepción de los arbitrios y escucha las opiniones contrarias a la pretensión santafesina de parte de los procuradores de Buenos Aires y de la Compañía de Jesús. Envía el expediente al Consejo de Indias para que se pronuncie sobre el fondo del asunto.¹

1737-1739: Al no producirse ningún pronunciamiento de parte del Consejo, Santa Fe acude a la Audiencia de Charcas reclamando que se la declare puerto preciso. La Audiencia produce una Real Provisión en 1739 en la que satisface todas las pretensiones de Santa Fe, procurando alejar al comercio paraguayo de Buenos Aires y la proximidad del comercio ilícito. Envía todo el expediente al Consejo de Indias solicitando la confirmación de su resolución.²

1740- 1743: Santa Fe intima el cumplimiento de la Real Provisión a los gobernadores de Buenos Aires y Paraguay. Nombra apoderados en Buenos Aires para velar por la estricta observancia de lo mandado. El comercio de Buenos Aires pide al gobernador Salcedo que no cumpla lo resuelto y este escribe a la Audiencia de Charcas en contra del privilegio santafesino a la vez que autoriza el paso de los barcos vacíos. La Audiencia desautoriza al gobernador y prohíbe el paso de los barcos paraguayos aunque fueran vacíos, ordenando al de Paraguay que no permita la partida de ningún barco que no fuera a Santa Fe. Esta envía a España a un procurador para asegurar la confirmación real del privilegio, la que se produce por Real Cédula de 1º de abril de 1743. Simultáneamente, las ciudades de Asunción y Buenos Aires elevan sus protestas al Consejo, pero este ratifica su decisión.³

¹ España, Archivo General de Indias, (en adelante A.G.I.), Charcas, 310.

² A.G.I., Charcas, 325. Sobre la gestión de Santa Fe en Charcas, ver mi trabajo "Juan José de Lacoizqueta. gestor del privilegio santafesino de puerto preciso", en *América*, N° 10, 1991, Centro de Estudios Hispanoamericanos, Santa Fe, p 37 y ss.

³ A.G.I., *Ibidem*.

1746- 1749. Asunción eleva al rey una larga representación contra el puerto preciso de Santa Fe que es recibida en el Consejo el 13 de septiembre de 1746. El 25 de junio de 1748, el gobernador del Paraguay plantea quejas contra Santa Fe y el 27 de julio se le expiden instrucciones para que reprima el contrabando. El 30 de junio de 1749, el Cabildo de Buenos Aires presenta un largo memorial ante el Consejo contra el puerto preciso.⁴

1753-1757: Como los barcos paraguayos siguen pasando a Buenos Aires vacíos, después de descargar en Santa Fe, esta acude nuevamente en mayo de 1753 a la Audiencia de Charcas que confirma todos los términos del privilegio por Real Provisión de 16 de febrero de 1754, otorgando al Cabildo de Santa Fe jurisdicción para entender en los asuntos que surgieran con respecto a su cumplimiento. Ante la solicitud de un comerciante paraguayo de 16 de marzo de 1754 que denuncia los abusos de los santafesinos en la administración del puerto preciso, la Audiencia dicta otra Real Provisión del 9 de mayo de 1754 que autoriza a los barcos paraguayos a pasar con su carga a Buenos Aires una vez pagados los arbitrios en Santa Fe, la que no fue acatada por esta. Coaligadas Asunción y Buenos Aires, solicitan a la Audiencia el 24 de noviembre de 1756 que se deje sin efecto el privilegio de puerto preciso, pero esta determina el 16 de diciembre que los barcos podrán seguir aguas abajo una vez pagados los arbitrios, aunque el 9 de mayo de 1757 rectifica su postura aclarando que podrían hacerlo si, al cabo de cuarenta días desde su arribo a Santa Fe, no se les facilitaran las carretas necesarias para la continuación de su viaje al interior o a Buenos Aires, lo que regiría por tres años. La medida se comunicó al Consejo de Indias para que resolviera en forma definitiva. En Madrid se hizo notar que, frente al incumplimiento de Santa Fe en su obligación de rendir cuentas sobre el producto de los arbitrios no se los suspendía por mera benignidad.⁵

⁴ Ibidem.

⁵ Ibidem.

1768-1769: A raíz del pedido de un comerciante para que se permitiera seguir a Buenos Aires con su barco, por llevar géneros de la Real Hacienda y otros de particulares como lastre, se inició un debate que derivó en un auto del gobernador Bucarelli del 1º de abril de 1768 que autorizó a seguir a Buenos Aires a todos los barcos que cargaran géneros de la Real Hacienda, como lo era el tabaco negro de Paraguay, de exclusiva explotación real. Ante las quejas de Santa Fe el gobernador pidió la confirmación de su medida al Consejo de Indias quien la ratificó por Real Cédula del 16 de marzo de 1769, señalando que se graduara la proporción que debía guardar el lastre en relación con la hacienda real transportada, consagrando, no obstante, una significativa merma al privilegio santafesino. El mismo día el Consejo solicitaría informes sobre el producto de los arbitrios concedidos a Santa Fe.⁶

1769: Asunción eleva al Consejo de Indias un voluminoso expediente en contra del privilegio de puerto preciso de Santa Fe, señalando los perjuicios que le causaba a su comercio y cuestionando acremente a la elite santafesina a la que acusa de enriquecerse a expensas de los paraguayos⁷. El Consejo no se pronuncia sobre el fondo de la cuestión ya que no ha recibido aun los informes solicitados sobre la administración de los arbitrios de Santa Fe.

1772-1776 – A raíz de una solicitud de un comerciante paraguayo, el gobernador del Paraguay Carlos Murphy lo autorizó a pasar directamente a Buenos Aires con su barco cargando géneros de la Real Hacienda, sin entrar en Santa Fe para pagar los arbitrios. Dio parte de ello al Tribunal de la Real Hacienda de Buenos Aires, solicitando que la medida se aplicara en los sucesivos. El Tribunal aprobó lo actuado en 1773 y elevó el expediente al Consejo de Indias. Sin embargo, el 10 de agosto de 1776 se dio una Real Cédula en la que se solicitaba al Tribunal una revisión de la medida.⁸ Du-

⁶ Ibidem.

⁷ Ibidem.

⁸ Ibidem.

rante el mismo período Santa Fe reúne materiales para contestar la representación paraguaya de 1769. Entre los documentos que incluye figuran dos resoluciones de los Cabildos de Córdoba y Santiago del Estero sobre solicitar a la Corona la continuidad del puerto preciso. La representación santafesina es elevada al Consejo de Indias en 1776, adjuntando 18 testimonios de documentos⁹. La ciudad nombra apoderado en Madrid a Don Diego Muñiz. El Consejo señala en 1777 que nada puede resolver hasta que no lleguen los informes varias veces solicitados sobre la forma en que se administraron los arbitrios de Santa Fe.

1778 -1781. En 1778 el virrey Don Pedro de Cevallos ordena cumplir lo establecido en relación con el puerto preciso de Santa Fe, respondiendo a un pedido de su Cabildo. Ese mismo año se elevan al Consejo de Indias los informes adversos al privilegio santafesino producidos por el nuevo virrey Vértiz (4 de septiembre de 1778) y el gobernador del Paraguay, Don Pedro Melo de Portugal (13 de julio de 1778). El 13 de abril de 1780, el virrey deja abolido provisoriamente el privilegio de puerto preciso, de lo que se notifica el Cabildo de Santa Fe el 17 de julio. Mientras tanto, en Madrid, se continúa discutiendo en el Consejo de Indias sobre la resolución a tomar. Una orden real firmada por el ministro José de Gálvez, del 4 de enero de 1780, ordena que el ramo de arbitrios de Santa Fe quede sujeto a la Intendencia de Ejército y Real Hacienda de Buenos Aires.¹⁰ Un informe de Contaduría del Consejo de Indias se expide contra el privilegio el 13 de septiembre de 1780. Sin embargo, la causa de Santa Fe obtiene el voto favorable de Don Juan Gonzá-

⁹ Ibidem.

¹⁰ Biblioteca de la Real Academia de la Historia, Colección Mata Linares, t. CIX, f. 2.

lez Bustillo. El 22 de octubre el fiscal del Consejo dictamina apoyando la opinión del virrey Vértiz y el 14 de febrero de 1781, el Consejo prefiere que no se obligue a los barcos a hacer escala en Santa Fe, ni aún para pagar los derechos de arbitrios.¹¹

El puerto preciso y la competencia de mercados entre Lima y Buenos Aires.

No se comprende el apoyo recibido por Santa Fe de parte de la Audiencia de Charcas, sin vincular la cuestión del puerto preciso a la competencia de mercados sostenida desde el siglo XVII entre Lima y Buenos Aires.

Es sabido que si bien se le permitió a Buenos Aires a principios del siglo XVII comerciar con Brasil y con Guinea, se impuso la Aduana seca de Córdoba en 1622 para preservar los mercados del Norte (Tucumán y Alto Perú) en beneficio de Lima y de Sevilla, pretendiendo evitar la fuga de metálico por el Río de la Plata. A fines de la centuria la Aduana se trasladó a Jujuy, con lo que se dio por perdido para Lima el mercado tucumano, en rigor ya ganado por Buenos Aires desde 1665.¹²

Santa Fe se vio favorecida por esta competencia ya que a ella llegaban los tratantes que desde el Tucumán y el Alto Perú traían géneros europeos para vendérselos a los paraguayos y comprarles yerba, pero también pasaban por la ciudad los comerciantes porteños que eludían la aduana de Córdoba y se internaban hacia Santiago del Estero por el camino de Los Porongos. Solían transitar esta ruta las recuas de mulas de Santa Fe y Buenos Aires que marchaban hacia Salta, mientras fue más o menos segura. El contrabando

¹¹ A.G.I., Buenos Aires, 241. Sin embargo, no parece que se haya producido una Real Cédula final sobre la abolición del puerto preciso de Santa Fe y cuando Santa Fe reiteró sus reclamos en 1799 para que se restituyera el privilegio estaba vigente la abolición decretada por Vértiz.

¹² Carlos S. A. Segreti, *Temas de Historia Colonial. (Comercio e injerencia extranjera)*, Academia Nacional de la Historia, Buenos Aires, 1987, p.44 y ss.

crecía tanto entre los porteños como entre los santafesinos que mantenían contactos por tierra con Colonia del Sacramento¹³.

La instalación de los asientos negreros de Francia e Inglaterra en las primeras décadas del siglo XVIII, sumada a la llegada de navíos de Registro sueltos, y el creciente contrabando, impulsó más aun a Buenos Aires que profundizó su posición como polo de atracción regional. La concurrencia de mercaderes tucumanos, mendocinos y paraguayos comenzó a aumentar, y en el Consejo de Indias se consideraba a esas áreas como de libre introducción de los productos que ingresaban por Buenos Aires, aun cuando se estableciera que sus necesidades podían ser satisfechas con el ingreso de pequeñas cantidades, atendiendo siempre a que el excedente no se internara a Chile y al Perú.

Lejos de renunciar a sus propósitos monopólicos, los comerciantes limeños lograban cada tanto que los virreyes solicitaran el cierre del puerto de Buenos Aires. Así se hizo en 1730, 1734, 1749 y 1761¹⁴. Importa destacar el primer pedido, efectuado por el Marqués de Castelfuerte el 1º de noviembre de 1730. Solicitaba la permanencia del régimen de galeones y feria de Portobelo, limitando los registros a Buenos Aires a uno cada tres años cargando nada más que hierro para que llevase de retorno las corambres rioplatenses. Señalaba que las ropas y otros efectos europeos las llevarían de regreso tras introducir el hierro en el Alto Perú, como lo haría Paraguay con su tráfico de yerba y Tucumán con el de mulas.¹⁵ Era el mismo virrey que ofreció todas las trabas posibles a la internación

¹³ Magnus Morner, "Panorama de la sociedad del Río de la Plata durante la primera mitad del siglo XVIII", *Revista de Estudios Hispanoamericanos*, Ns 92-93, 1958, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, Sevilla, p. 203 y ss.

¹⁴ Carlos Segretti, *Temas de historia colonial...*, cit.

¹⁵ A.G.I., Charcas, 198.

de los productos ingresados por Buenos Aires en los navíos de registro, y el que prohibió la extracción de metálico hacia el Río de la Plata.¹⁶

Sobra destacar que, en este esquema, Santa Fe continuaría cumpliendo su tradicional función de distribuidora de la yerba hacia el Tucumán y el Alto Perú, que es lo que precisamente reclamaba la ciudad ese mismo año ante el gobernador de Buenos Aires, pues ya por entonces los barcos paraguayos continuaban viaje hacia el puerto de Las Conchas.

No es posible dejar de vincular esta propuesta del virrey de 1730 con la actitud de la Audiencia de Charcas de 1739, tan proclive a favorecer a Santa Fe con el privilegio de puerto preciso, profundizada en 1740, cuando se prohibió a los barcos paraguayos bajar hacia Buenos Aires aunque lo hicieran vacíos. Era como crear una aduana en Santa Fe que obstaculizara el contacto directo de Asunción con Buenos Aires.

Pero el intento era tardío. Las transacciones entre los porteños y los paraguayos continuaron creciendo, aunque la yerba debió descargarse en Santa Fe y continuar viaje por tierra en las carretas santafesinas. Buenos Aires era ahora el principal centro distribuidor de la yerba y un 62% del total que entraba a Santa Fe era captada por el comercio porteño, buena parte de la cual se internaba hacia Chile y las provincias del Norte, o incluso se embarcaba hacia el Pacífico en los barcos que comenzaron a navegar la ruta del Cabo de Hornos cuando quedó suspendido el sistema de flotas y galeones.

¹⁶ José María Mariluz Urquijo, "Solidaridades y antagonismos de los comerciantes de Buenos Aires a mediados del setecientos", en: *Investigaciones y ensayos*, N° 35, julio 1983 – junio 1987, Academia Nacional de la Historia, Buenos Aires, p. 47 y ss. La política de Castelfuerte sería profundizada por el virrey Manso de Velasco, Conde de Superunda, quien, a pesar de ciertas disposiciones reales que permitían la internación, ofreció todas las trabas posibles al comercio de Buenos Aires, estableciendo plazos para que tal internación se hiciera efectiva, y fijando mecanismos de control para tratar de evitar que ingresara el contrabando detrás de los géneros internados que habrían llegado en los navíos de registro.

La comunidad de intereses entre Lima y Santa Fe, en lo referente a aislar a Asunción de Buenos Aires, permitió a esta disfrutar de una última época de prosperidad entre 1740 y 1780, pero el privilegio concedido, en cuanto implicaba forzar la función de encrucijada que la ciudad litoral había cumplido antes naturalmente, estaba poniendo de manifiesto que su suerte pendía de un hilo. Sería suficiente con que prosperaran las presiones contrarias al privilegio para que fuera dejado sin efecto, cosa que no era improbable considerando que el cambio de dirección de los flujos comerciales hacia el sur era cada vez más notorio y que las transformaciones de la política comercial de España con las Indias conformarían un contexto adverso a la función original de Santa Fe.

Esta redireccionalización de las rutas comerciales se produjo en forma gradual e ininterrumpida desde la década de 1720, por lo menos, significando para Buenos Aires un crecimiento sostenido que terminó reemplazando a Potosí como área económica más dinámica, a la vez que la región iba adquiriendo mayor relevancia geopolítica, factores ambos que convergen en la compleja sumatoria de factores que llevaron a la Corona a crear el Virreinato del Río de la Plata.¹⁷

¹⁷ Sobre la intensidad del tráfico portuario de ultramar del que disfrutaba Buenos Aires con anterioridad a la creación del Virreinato conf. José María Mariluz Urquijo, "Catálogo de buques llegados al Río de la Plata (1700-1775)", en: *Temas de historia argentina y americana*, Pontificia Universidad Católica Argentina – Facultad de Filosofía y Letras – Centro de Historia Argentina y Americana – N° 2, enero, julio de 2003, Buenos Aires, p. 95 y ss. Puede apreciarse la cantidad de registros que se detenían en Buenos Aires en su viaje a los mares del Sur y aquellos que acudían a su puerto tras haber intentado infructuosamente su paso por el Cabo de Hornos. Los santafesinos se quejarían de que parte de la yerba que se enviaba desde Buenos Aires al Perú se embarcara en estos registros, eludiéndose el pago de los arbitrios que debían hacer efectivo las carretas que salieran de Buenos Aires con productos paraguayos.

Las mismas razones que fundaron el decreto de libre internación del virrey Cevallos de 6 de noviembre de 1777, es decir la desaparición de la Colonia del Sacramento y la habilitación del puerto de Buenos Aires al comercio con España, suprimiendo la travesía por el Cabo de Hornos, se esgrimieron para lograr la abolición del privilegio de puerto preciso de Santa Fe.

La creación del Virreinato y la abolición del privilegio santafesino en el contexto del reformismo borbónico.

Lo primero que hay que decir sobre este asunto es que la historia del privilegio de puerto preciso de Santa Fe, desde su instauración en 1739 hasta su abolición cuarenta años después, transcurre íntegramente en el período borbónico. Hay que recordarlo porque la tradición historiográfica que remontaba el origen del privilegio a 1662, lo hacía partir en tiempo de los Austrias. Parecía muy adecuado, a la hora de analizar el fin del privilegio en el contexto de las reformas borbónicas, decir que los Austrias lo establecieron y los Borbones lo dejaron sin efecto. Ahora sabemos, desde que publiqué en 1986 mi trabajo sobre la antigüedad del puerto preciso, que el monopolio portuario santafesino fue concedido por Felipe V en 1743, tres años después de haber dejado sin efecto el régimen de flotas y galeones, reemplazándolo con los navíos de registro.

La concepción triangular de los Austrias comenzaba a ser sustituida por la poligonal de los Borbones, si bien es cierto que la destrucción de Portobello en 1739 había sido un móvil más poderoso que cualquier consideración teórica y que el viejo sistema no estaba por entonces definitivamente descartado. Buenos Aires resultó nuevamente favorecida, aunque los registros sueltos ya habían sido autorizados por el Reglamento de 1720¹⁸. Lo novedoso era que los

¹⁸ Carlos Segreti, *Temas de historia colonial... cit.*

registros que iban a las costas del Pacífico hacían ahora escala en Buenos Aires en su travesía hacia el Cabo de Hornos. No es raro que mucha mercadería quedara aquí con la consecuente indignación de los limeños, lo que vulneraba la política real de restricción a los permisos para ir directamente al Plata que prevaleció en el Consejo de Indias en las décadas de 1740 y 1750, cuando fueron descartados varios proyectos que propiciaban la idea de crear compañías habilitadas para introducir productos por Buenos Aires, aunque fuera para el consumo de las gobernaciones rioplatenses. La idea de trocar Portobelo por Buenos Aires también fue rechazada de plano.¹⁹

Todavía regían la política económica española los principios mercantilistas, ya que la fisiocracia va a instalarse progresivamente en la segunda mitad de la centuria. La concesión de privilegios en materia comercial era asunto admitido y practicado. ¿No se mantenía el otorgado en 1728 a la Compañía Guispuzcoana sobre Venezuela y se concedían similares prebendas sobre el comercio a la Real Compañía de La Habana (1740) a la de San Fernando de Sevilla (1747) y a la de Barcelona (1756)? ¿Porqué negarle a una pequeña ciudad como Santa Fe un privilegio sobre el comercio paraguayo, cuando venía respaldado por una Real Provisión de la Audiencia de Charcas?

El fiscal de la Audiencia había vinculado en su dictamen el interés de los paraguayos en llegar a Buenos Aires con las facilidades que este puerto les brindaba para ejercer el contrabando, y ese era un argumento contundente, tratándose de un área donde el comercio estaba en manos de los intereses de Cádiz. De esta forma, el origen del privilegio de puerto preciso de Santa Fe está vinculado a una feliz coincidencia de intereses comerciales entre la elite local de la pequeña ciudad litoral, con los de los poderosos comerciantes

¹⁹ José María Mariluz Urquijo, "El plan de José de Arriaga y otros proyectos para comerciar con Buenos Aires", en *VI Congreso Internacional de Historia de América*, Academia Nacional de la Historia, Buenos Aires, 1982, t. IV, p. 93 y ss.

limeños, expresados en la postura de la Audiencia de Charcas, y con los todavía más poderosos intereses del sector de los comerciantes de Cádiz que aspiraba a reinstalar el régimen de los galeones, de gran influencia en el Consejo de Indias.

Pero los acontecimientos marcharían en contra de esta afinidad circunstancial. El régimen de flotas y galeones no fue restituido para Tierra Firme finalizada la guerra con Inglaterra en 1748. Solamente se implementó en 1756 el que servía a Nueva España dejándose en manos de los registros sueltos el comercio con toda América del Sur. En 1749, nuevamente el virrey del Perú pide a la Corona el restablecimiento del antiguo orden de cosas y el cierre del puerto de Buenos Aires. Sin embargo, la realidad había cambiado. El sistema de registros había demostrado su eficiencia y los comerciantes de Cádiz comenzaron a tejer provechosas relaciones con los de Buenos Aires. Para tranquilizar al virrey del Perú se le dijo que los productos entrados por el Río de la Plata sólo se venderían en las gobernaciones de Buenos Aires, Tucumán y Paraguay. De hecho los paraguayos ya habían establecido redes comerciales con los porteños y la mayor parte de la yerba que entraba obligadamente en Santa Fe seguía viaje a Buenos Aires en carretas.

La principal preocupación de los virreyes del Perú y de los comerciantes de Lima estaba dirigida a impedir la internación de los productos europeos entrados por Buenos Aires. Este tema fue especialmente conflictivo en la década de 1730, cuando el comercio de Buenos Aires y un sector de la corporación gaditana presionaban para que los registros pudieran extraer metálico desde las provincias arribeñas, con la cerrada oposición del virrey. Es sugestivo ver a algunos de los grandes comerciantes porteños dedicados al comercio de ultramar, participar tanto en las gestiones dirigidas a obtener facilidades para la internación de productos llegados en los navíos de registro, como en las tendientes a lograr la abolición del puerto preciso de Santa Fe, principal obstáculo para el comercio entre Buenos Aires y Paraguay. Nombres como los de Bernardo Sancho Larrea y J. A. De Alquizaleta, aparecen respaldando en ambas causas los intereses de Buenos Aires.

Si el objetivo de la Audiencia al conceder el privilegio a Santa Fe había sido el de aislar al Paraguay de Buenos Aires, no lo consiguió. Sin embargo, las ciudades del Tucumán preferían concurrir a Santa Fe, mucho más próxima, por lo que el flujo comercial se mantuvo también en esa dirección. Santa Fe disfrutaba del privilegio concedido y la elite dirigencial se enriquecía fácilmente y hasta abusando de los paraguayos. Estos se quejaban porque el número de carretas no era suficiente y debían demorarse los embarques a altos costos. La Audiencia, frente a las presiones paraguayas debió advertir a los santafesinos en 1757 que, si en el plazo de cuarenta días desde la llegada de cada embarque no lograban habilitar las carretas suficientes para que los productos paraguayos siguieran viaje a Buenos Aires, estos podrían continuar por vía fluvial.²⁰

Ya aludimos a las mermas que el privilegio sufrió a partir de 1769. Los gobernadores de Buenos Aires encontraron una vía para burlar el puerto al sacar a relucir una Real Cédula de 1701 que obligaba a los barcos paraguayos a transportar géneros de particulares como lastre de los de la Real Hacienda, y como fijaba el mínimo de la cantidad que debía constituir dicho lastre sin establecer el máximo permitido, resultaba que grandes cantidades de yerba pasaban directamente a Buenos Aires bajo ese concepto, lo que también ocurría en los barcos que transportaban bienes de las Temporalidades. Esto significó el fin de la antigua práctica por la que los géneros de la Real Hacienda provenientes del Paraguay se remataban en Santa Fe para convertirlos en metálico. Como en Buenos Aires no existían depósitos para esta mercadería, se debieron habilitar espacios en el fuerte.²¹ Las protestas santafesinas no prosperaron y la disminución del tráfico comenzó a notarse en la década de 1770, precisamente cuando el peligro indígena comenzaba nuevamente a manifestarse.

²⁰ A.G.I., Charcas, 325.

²¹ A-G.I., Buenos Aires 241.

La política borbónica que estableció las Reales Fábricas también perjudicó a Santa Fe. Cuando se organizó en Paraguay el beneficio del tabaco negro bajo el control directo de la Corona, se estableció que los barcos que lo llevaran a Buenos Aires podrían llevar como lastre géneros de particulares lo que produjo el mismo efecto que la norma anterior. Sin embargo, como el flujo de la yerba que entraba por Santa Fe era tan grande, el privilegio del puerto preciso continuó enriqueciendo a los santafesinos.

En 1769 una representación paraguaya le daba a Santa Fe el calificativo de “república de zánganos”, señalando que, mientras los paraguayos vivían sobre las armas en veintidós fuertes que los defendían de los indios, los de Santa Fe eran invariablemente “comerciantes, doctores o senadores”.²² La coalición de los comerciantes porteños y los paraguayos se ejercía mediante una presión constante sobre los gobernadores. Por su parte los santafesinos daban lugar a que las quejas se produjeran y la mala administración de los arbitrios impuestos al comercio paraguayo debilitaba sus argumentos a favor del puerto preciso. La muy dura representación paraguaya de 1769 no pudo dejar de ser escuchada en Madrid, aun cuando una muy completa contrarréplica de Santa Fe de 1776²³ tendía a mitigar sus efectos. Entre los documentos adjuntos a este memorial figuraban las declaraciones de los cabildos de Córdoba y Santiago del Estero a favor del puerto preciso.

Nada podía hacerse para evitar que Santa Fe fuera despojada de su privilegio. Las medidas borbónicas iban en contra de sus intereses. El contexto reformista afectaría profundamente a Santa Fe en este y otros asuntos: el manejo de los fondos de las Temporalidades; la creación de villas con cabildos independientes de Santa Fe

²² Ibidem.

²³ Ibidem.

en el Entre Ríos y la consecuente pérdida de ese espacio para Santa Fe; la centralización en la administración de los arbitrios para la defensa de la ciudad que pasó a manos de la Intendencia; la reorganización del cuerpo de Blandengues que pasó a depender directamente del Intendente. y, finalmente, la abolición del privilegio de puerto preciso, constituyeron los grandes cambios que la ciudad afrontó como consecuencia de la política borbónica, los que se sumaban al impacto producido tempranamente por la expulsión de los jesuitas.

La creación del Virreinato del Río de la Plata en 1776, el auto de libre internación de 1777 y la apertura del puerto de Buenos Aires de 1778, significaron un golpe de gracia en relación con el puerto preciso, aun cuando el primer virrey, Don Pedro de Cevallos, quizá guiado por su mentalidad militar y atendiendo a las necesidades defensivas de Santa Fe, ordenó que se cumpliera el privilegio en toda su extensión.²⁴

Conviene analizar esta actitud de Cevallos que aparenta una contradicción. Desde el principio el nuevo virrey apuntó a desarticular el sistema comercial que beneficiaba a los intereses limeños. El 8 de noviembre de 1777 había escrito al rey en el sentido de la necesidad de expedir prontamente las disposiciones que permitieran la libre internación del comercio al reino del Perú por la vía de Buenos Aires, atendiendo al hecho de que la toma de la Colonia del Sacramento ponía fin al peligro del contrabando²⁵. Sin esperar confirmación de la Corona, dictó su auto de libre internación el 6 de noviembre del mismo año. Ya en julio, desde la Colonia del Sacramento, había expedido un bando que prohibía la extracción de metales desde Potosí a Lima.²⁶ Era la política inversa a la de Castelfuerte de la década de 1730, que había servido de sustento a la concesión del privilegio de puerto preciso de 1739.

²⁴ Ibidem.

²⁵ Ricardo Levene, *Investigaciones acerca de la historia económica del Virreinato del Río de la Plata*, Academia Nacional de la Historia, Buenos Aires, 1962, p. 283.

²⁶ Ibidem., p.295.

La creación del Virreinato ponía punto final a la competencia Lima – Buenos Aires. El mercado paraguayo hacía décadas que había sido perdido por los limeños, pero el puerto preciso continuaba funcionando, aunque con profundas grietas y mermas significativas. Es por ello que el 22 de febrero de 1778, el Cabildo de Santa Fe solicitó a Cevallos la protección de su privilegio.²⁷ Entre sus argumentos presentan los santafesinos que, en el sistema ordenado por el rey en estas provincias, Santa Fe fue favorecida con el puerto preciso, del mismo modo que Buenos Aires con el comercio europeo, que se haría más opulento con la internación dispuesta, y Paraguay con el monopolio de la producción de la yerba de palo, en cuyo beneficio habíase prohibido a Tarija fomentar su explotación y limitado a las Misiones a exportar sólo yerba caaminá, sin superar las 14.000@ anuales.

El pedido de Santa Fe se originó cuando el virrey concedió a tres mercaderes el permiso de pasar por el río hacia Buenos Aires sin parar en Santa Fe. A solicitud del alto magistrado, el Tribunal de Cuentas de Buenos Aires produjo un dictamen el 6 de mayo en el que señalaba que, desde un punto de vista estrictamente legal, Santa Fe estaba en plena posesión del privilegio por Reales Cédulas que se encontraban en todo su vigor, al no haber tomado la Corona medidas en contrario, a pesar de los grandes perjuicios que esta situación producía a los paraguayos²⁸. Frente a este dictamen Cevallos ordenó al día siguiente que se cumplieran las disposiciones reales sobre el puerto preciso y que el cobro de los arbitrios de Santa Fe sobre las carretas que salieran de Buenos Aires se hiciera por cuenta de los Oficiales Reales.²⁹

²⁷ A.G.I. 241 (Documento Nº 3 de la Representación de Santa Fe de 9 de octubre de 1778)

²⁸ Ibidem. (Documento Nº 4 de la misma Representación).

²⁹ Ibidem.

Mientras tanto, en el Consejo de Indias se discutía sobre el asunto y pesaron en contra de Santa Fe los informes adversos del gobernador del Paraguay de 13 de julio de 1778³⁰ y del virrey Vértiz³¹ de 4 de septiembre del mismo año. En el primero se hacía directa referencia al contrasentido que significaba la permanencia del privilegio en relación con las reformas borbónicas. Señalaba el gobernador que los beneficios de los reales decretos de 16 de octubre de 1765 y 2 de febrero de 1778 no alcanzaban a beneficiar al Paraguay mientras no se lo incluyera entre los favorecidos con el libre comercio aboliendo el puerto preciso de Santa Fe y sus arbitrios. Recordaba también que la pérdida de La Colonia por los portugueses había hecho desaparecer el argumento de que el puerto preciso evitaba el comercio ilícito que podían practicar antes los paraguayos. Vértiz, por su lado señalaba que no se opondría a la condición de puerto preciso de Santa Fe si sólo fuera para asegurar el pago de los arbitrios para su defensa, más bien la creía necesaria por ser el único motivo para que los paraguayos la frecuentaran, pero no creía adecuado que tuvieran que descargar los barcos en ella sin poder continuar su viaje por el río, con grandes costos en almacenes y carretas para el trayecto por tierra a Buenos Aires. Concluía en que, moderándose la calidad de puerto preciso y concediéndose la referida libertad, podría atenderse a las necesidades de las partes.

Simultáneamente a la controversia sobre el puerto preciso, tenía lugar en Buenos Aires un conflicto en torno a las grandes sumas que en esa ciudad se habían recaudado correspondientes al ramo de los arbitrios de Santa Fe, cuyo Cabildo reclamaba que se le hicieran efectivas para atender a las necesidades del cuerpo de Blandengues y de los fuertes de la frontera.³² El monto, de casi \$70.000, estaba

³⁰ *Ibidem.*

³¹ *Ibidem.*

³² A.G.I., Buenos Aires, 241.

diseminado en manos de numerosos comerciantes que lo habían incorporado a su giro particular, por lo que se presentaron graves dificultades para restituirlo. El comercio de Buenos Aires logró que las sumas se fueran depositando en manos de uno de sus más prominentes representantes, Don Benardo Sancho Larrea. La posterior centralización de la administración del ramo puso fin a los manejos del comercio porteño y a las atribuciones que hasta entonces había tenido el Cabildo de Santa Fe.

Antes que en Madrid se tomara una medida definitiva sobre el puerto preciso, el nuevo virrey del Río de la Plata decidió abolirlo en forma provisoria en 1780³³. Se fundaba en una Real Orden librada el 6 de julio de 1779, en la que se señalaba que, de ser ciertas las consideraciones expuestas por el gobernador del Paraguay en su informe del año anterior, podía considerar el virrey la suspensión provisoria del privilegio hasta tanto la Corona decidiera sobre el particular.

Santa Fe envió diputados a Buenos Aires con el objeto de documentarse para apelar la medida del virrey. No se le había dado vista del informe del gobernador del Paraguay ni de la Real Orden del 6 de julio de 1779³⁴. Nada se consiguió entonces y recién en 1788, el procurador Larrechea pudo contradecir los dichos de Melo de Portugal producidos diez años antes³⁵.

Ese mismo año de 1780 Santa Fe produjo una importante representación en su defensa³⁶ en la que repetía los remanidos argumen-

³³ No parece acertada la afirmación de Marina Caputto y Analía Manavella cuando señalan que la Corona habría tomado la *inamovible decisión de suprimir a la ciudad la condición de puerto único y preciso*. En realidad el asunto fue largamente discutido en el Consejo de Indias y no consta que el rey haya producido una norma revocatoria del privilegio, rigiendo únicamente la del virrey Vértiz. Conf. Marina Caputto, y Analía Manavella, *El antiguo orden cuestionado: abolición de privilegios y fragmentación territorial. Santa Fe de la Vera Cruz. 1776 – 1785*, en: IV Encuentro de Historiadores, Junta Provincial de Estudios Históricos de Santa Fe, Santa Fe, 2004, p.p. 22 y 25.

³⁴ Manuel M. Cervera, *Historia de la ciudad y provincia.....*, t. 1 p. 112 y ss.

³⁵ *Ibidem.*, p. 125 y ss.

³⁶ Manuel Ricardo Trelles, *Revista de la Biblioteca Pública de Buenos Aires*. Buenos Aires, 1882, t. IV, p. 371 y ss.

tos sostenidos durante cuatro décadas, mientras mantenía en Madrid un apoderado para intentar evitar un pronunciamiento negativo del Consejo de Indias. Aun cuando logró Santa Fe un voto particular a su favor, el resto de los miembros del Consejo se pronunció en contra³⁷. Sin embargo, ignoro por qué motivos, no se llegó a producir una Real Cédula que revocara la de 1743, por lo que continuó vigente la abolición provisoria del virrey Vértiz. En 1799, ante un nuevo pedido de Santa Fe para que se restableciera el puerto preciso, el virrey contestó que regía la medida de Vértiz aun cuando estuviera pendiente la confirmación real.³⁸

La decadencia santafesina fue inmediata. De ello dan cuenta los documentos de la época y los testimonios de viajeros. El informe que elevó al Consulado el procurador Larramendi en 1795 es revelador de lo que estaba pasando³⁹. Juan Francisco Aguirre⁴⁰ y Félix de Azara⁴¹ consignaron también sus impresiones sobre el estancamiento santafesino, aunque dejaron traslucir su opinión de que la ciudad carecía de inventiva. Sin embargo, convendría revisar algunos aspectos de la economía santafesina tardocolonial para establecer fehacientemente la profundidad de esta decadencia. Algunos in-

³⁷ A.G.I., 241. El voto particular fue el de Don Juan González Bustillo, quien se respaldó en el propio informe de Vértiz para señalar que los barcos paraguayos debían pasar por Santa Fe para pagar los arbitrios, sin que se les impidiera seguir luego aguas abajo.

³⁸ Original en el archivo de la Junta Provincial de Estudios Históricos de Santa Fe. (sin catalogar).

³⁹ Manuel M. Cervera, *Historia de la ciudad y provincia...*, t. 1, p. 128 y ss.

⁴⁰ Juan Francisco Aguirre, "Diario de...", en: *Revista de la Biblioteca Nacional*, t. XX, Buenos Aires, 1940, p. 394. Refiriéndose a los santafesinos dice Aguirre: "Quieren len venga el bien como el maná los israelíes, y eso es un poco trabajo-so".

⁴¹ Félix de Azara, "Salida de Santa Fe a Corrientes", en *Revista del Río de la Plata*, t. 1, Nros 1 y 3, Buenos Aires, 1871, p. 67. "... se empieza a conocer bastante -dice Azara- que esta ciudad y su comercio vaya en decadencia...".

43dicios estarían marcando cierta continuidad del comercio paraguayo, aunque en cantidades modestas⁴², y cierto crecimiento de la ganadería vacuna, más allá de la expansión de la cría de mulas y su conducción hasta Salta y Alto Perú.

Las medidas centralizadoras de los Borbones contribuyeron a ordenar el gobierno del Río de la Plata. En este esquema no cabían los privilegios como el del puerto preciso. El virrey y los intendentes debían hacerse cargo de la defensa de las ciudades y de la administración de los arbitrios. Una reforma de Vértiz permitió una mejor organización del cuerpo de Blandengues creado por Zavala en 1724 y el producto de los arbitrios de Santa Fe dejó de ser administrado por los santafesinos para pasar a estar a cargo del intendente de Buenos Aires.

La creación del virreinato y la presencia de los virreyes en Buenos Aires, tan contraria al privilegio santafesino que constituía el último obstáculo para captar plenamente al comercio paraguayo, permitió, gracias al poder que poseía el máximo funcionario de gobierno en América, poner fin a la escala santafesina de la carrera del Paraguay. La medida de Vértiz blanqueaba un proceso de varias décadas de transferencia comercial que ahora, después de las reformas borbónicas, quedaba institucionalizada.

Poderes en pugna

De lo expuesto puede apreciarse cómo actuaron los organismos de gobierno indiano en este conflicto y también pueden entreverse los intereses que representaban.

⁴² Conf. *Noticias del Correo Mercantil de España y sus Indias*, [estudio preliminar de José M. Mariluz Urquijo], Academia Nacional de la Historia, Buenos Aires, 1977. Aunque las noticias referentes a Santa Fe son escuetas, en relación con las de otros centros más prósperos, aparecen señales de intercambios con Córdoba, Cuyo, Buenos Aires, Paraguay, Jujuy y Alto Perú. La cría de ganado estaría dirigida al abastecimiento regional y a la comercialización de cueros en Buenos Aires. El aumento de los diezmos daba cuenta de su crecimiento. A fines de los 90 se producían 6000 mulas anuales.

Los cabildos constituyeron el ámbito en el que se establecieron las estrategias de cada ciudad, impulsadas generalmente por sus procuradores. Tales estrategias incluían súplicas expresadas en largos memoriales, acompañados por testimonios de autos de diverso tenor. La iniciativa estuvo en los orígenes del conflicto en manos del Cabildo de Santa Fe, mientras que los de Buenos Aires y Asunción simplemente se colocaron a la defensiva. Así ocurrió en la etapa de 1730 a 1732 y continuó en 1737, primero actuando ante el gobernador Zavala y luego frente a la Audiencia de Charcas, hasta llegar al Consejo de Indias en 1743. La habilidad puesta de manifiesto por el Cabildo santafesino, que mudó el escenario de sus reclamos al constatar la indecisión del gobernador Zavala y la falta de respuesta del Consejo de Indias, permitió captar el apoyo de la Audiencia de Charcas.

Hubo en esto algo de buena fortuna, pues el Cabildo quiso aprovechar un viaje a España del prominente vecino Juan José de Lacoizqueta que no se produjo, ya que su intento consistía en recurrir al Consejo de Indias. Como Lacoizqueta, que estaba procesado por contrabando, recurrió por su causa a la Audiencia, se le pidió que defendiera los intereses de la ciudad, logrando que la Audiencia advirtiera la importancia del asunto en relación con los intereses limeños. Así consiguió el procurador santafesino el éxito de ambas causas, la de su procesamiento y la del puerto preciso.⁴³

Aunque en 1754 la Audiencia de Charcas le otorgó al Cabildo santafesino jurisdicción exclusiva sobre todo lo atinente al puerto preciso, esto se tornó ilusorio frente al poder de los gobernadores de Buenos Aires, como quedó demostrado en 1772 y 1774 a raíz de un conflicto de jurisdicción planteado entre el Cabildo de Santa Fe y el gobernador Vértiz sobre la detención de dos barcos que pretendían seguir a Buenos Aires.

⁴³ Resulta sumamente sugestivo el hecho de que la Audiencia apoyara a Santa Fe en su pretensión de ser puerto preciso, como una manera de aislar a los paraguayos del contrabando de la Colonia, y absorbiera a la par a Lacoizqueta de los cargos que se le imputaban por practicar el contrabando desde Santa Fe.

El Cabildo santafesino debió pasar a la defensiva a partir de 1756, cuando la Audiencia comenzó a escuchar las quejas paraguayas e impuso al privilegio portuario ciertas condiciones. Esta actitud se hizo más visible en la década de 1760, cuando el privilegio comenzó a sufrir mermas, y se profundizó luego, cuando el contexto de las reformas borbónicas hizo insostenible el monopolio de Santa Fe que, finalmente, dejó de existir.

Los cabildos de Buenos Aires y Asunción tomaron la iniciativa apenas absorbieron el golpe infligido por las disposiciones de la Audiencia de 1739 y del Consejo de Indias de 1743. En 1738 ya se quejaba el Paraguay por el peso de los arbitrios de Santa Fe y, una vez establecido el privilegio, designa un apoderado en Madrid. Buenos Aires, por su parte, elevó su protesta al Consejo de Indias la que fue desestimada en el momento en que el alto tribunal confirma el monopolio santafesino en 1743. Continuaron las actuaciones de ambos cabildos ante el Consejo en la década de 1740, adjuntándose documentos expedidos por la Real Hacienda y cuestionarios realizados entre los comerciantes.

Frente al ningún éxito logrado en las gestiones ante el Consejo, Asunción apunta a la Audiencia en 1756, exponiendo los abusos de los santafesinos. Coaligadas Asunción y Buenos Aires, logran que el tribunal ponga condiciones al privilegio, permitiendo a las embarcaciones seguir a Buenos Aires si no obtenían carretas en Santa Fe en un plazo razonable.

En 1769 el Cabildo de Asunción eleva su magna representación sustentada en abundantes documentos, con la que logra llamar la atención del Consejo. Este documento fue respondido por Santa Fe recién en 1776, con una representación voluminosa acompañada de 18 testimonios. Los cabildos de Córdoba y Santiago de Estero se manifestaron solidarios con el monopolio santafesino.

La actuación de los gobernadores de Paraguay y Buenos Aires fue siempre adversa a los intereses de Santa Fe. Zavala había tratado de mantenerse por sobre la influencia del cabildo de Buenos Aires, pero el gobernador Salcedo hizo todo lo posible por frustrar las pretensiones santafesinas. Lo mismo se advierte en la actuación de

Bucarelli y Vértiz. Por su parte, los gobernadores de Paraguay Rafael de la Moneda, Carlos Murphy y Pedro Melo de Portugal, actúan decididamente contra Santa Fe, y logran importantes mermas a su privilegio portuario. El gobernador del Tucumán Matías de Angle, había apoyado a Santa Fe en los debates planteados entre 1730 y 1732.

La Audiencia de Charcas, como queda dicho, apoyó a Santa Fe. Fue en su seno donde se dio forma al privilegio de puerto preciso. Este apoyo fue irrestricto hasta 1756 en que estuvo a punto de suspender el monopolio. No tuvo más intervención con posterioridad y el asunto se ventiló directamente en el Consejo de Indias.

Los virreyes del Río de la Plata asumieron actitudes contradictorias. Mientras Cevallos ordenó el cumplimiento irrestricto del privilegio de puerto preciso, el virrey Vértiz informó negativamente al Consejo sobre la conveniencia de su continuidad y tomó la iniciativa de su derogación, aun cuando fuera en forma provisoria. Los virreyes del Perú, mientras tuvieron jurisdicción sobre el Río de la Plata, no intervinieron directamente en el asunto santafesino. Marcaron sin embargo, indirectamente, la política a seguir por la Audiencia de Charcas, al proponer en diversas representaciones el cierre del puerto de Buenos Aires y su aislamiento del mercado paraguayo, esquema en el que encajaba perfectamente el privilegio santafesino, en tanto transformaba a la pequeña ciudad en una especie de aduana para los intercambios entre Buenos Aires y Asunción.

A la distancia, el Consejo de Indias mantuvo siempre una actitud prudente en relación con el privilegio santafesino. Respaldo en los primeros tiempos las decisiones de la Audiencia de Charcas, movidas por el interés de mantener a los paraguayos lejos del tráfico ilegal. Manifestó por décadas una paciencia a toda prueba frente a la falta de informes sobre la administración de los arbitrios de Santa Fe, y vaciló hasta último momento antes de tomar la decisión extrema de abolir el privilegio portuario, cosa que recién hizo en 1781, respaldándose en los informes adversos del virrey Vértiz y del gobernador del Paraguay Melo de Portugal.

Conviene también referirnos al papel que le cupo a la Iglesia en este conflicto, después de aclarar que no hubo una posición eclesiástica definida, sino que el clero de cada ciudad tomó partido por la causa de su feligresía. Sus intervenciones pueden ser clasificadas de la siguiente manera:

- a) Actuaciones y opiniones presentadas en defensa de los intereses eclesiásticos afectados por el privilegio santafesino.
- b) Opiniones presentadas por los prelados de Santa Fe o Asunción en respaldo de las actuaciones de las ciudades a las que estaban vinculados.
- c) Actuaciones de personas eclesiásticas en nombre de la ciudad de Santa Fe ante los gobernadores de Buenos Aires y Paraguay.

Corresponde al primer grupo las actuaciones jesuíticas que, en virtud del gran comercio que la Compañía desarrollaba a nombre de los indios de las Misiones, veía afectados sus intereses por el monopolio portuario o por el cobro de los arbitrios fijados por la Corona. El segundo grupo se compone de las certificaciones que los prelados de Santa fe en 1737 y los de Asunción en 1742, expidieron a requerimiento de los Cabildos para respaldar las actuaciones civiles que cada parte hacía en defensa de su comercio. Se incluyen aquí las opiniones del Provincial de los Jesuitas Jaime Aguilar a favor de Santa Fe (1737) y del Obispo del Paraguay en respaldo de Asunción en 1738. Finalmente, un tercer grupo de actuaciones está dado por las gestiones realizadas por el Cura Vicario de Santa Fe, P. Pedro Rodríguez, como apoderado en Buenos Aires para hacer acatar la Real Provisión de 1739, las que hizo en Asunción el Lic. En Teología Alonso Delgadillo para pedir dicho acatamiento al gobernador del Paraguay, y las que efectuó el Maestro Juan Denis y Arce, Beneficiario de la Iglesia Catedral de Buenos Aires como apoderado de Santa Fe.

Conclusiones.

Los esfuerzos de la Corona por controlar los circuitos comerciales de Indias encontraron dificultades en la práctica frente a los intereses de las ciudades y de las elites de comerciantes locales. Estos solían controlar los cabildos y ejercían directa influencia sobre los gobernadores, en los casos de las ciudades capitales como Buenos Aires y Asunción. Es por ello que los vecinos de las ciudades menores y subordinadas, como era el caso de Santa Fe, poco podían lograr a su favor teniendo en su contra el poder de los gobernadores.

La ciudad de Santa Fe, fundada para servir de encrucijada en las comunicaciones con el Alto Perú, tenía asignada una función compatible con el sistema restrictivo del comercio internacional. Desde fines del siglo XVII era el principal centro distribuidor de la yerba paraguaya y misionera, y era la puerta para introducir en el mercado paraguayo los productos europeos y de la tierra.

Esta función comenzó a resentirse en las primeras décadas del siglo XVIII por diversos factores. La transformación de Buenos Aires como centro de creciente dinamismo económico comenzó a atraer a los paraguayos que desarrollaron redes comerciales con sus vecinos, y se habilitaron barcos de mayor tonelaje para facilitar las comunicaciones directas, eludiendo a Santa Fe, que era sometida simultáneamente a una dura guerra de subsistencia frente a los ataques guaycurúes.

Los esfuerzos de la elite santafesina para lograr la protección del gobernador Zavala tuvieron resultados limitados. Si bien se le proveyó de protección militar, no se tomaron medidas efectivas para fomentar su comercio, y, menos aún, para concederle el monopolio que la ciudad reclamaba. Gestiones anteriores realizadas ante el Consejo de Indias, habían sido mal manejadas y sus resultados fueron contraproducentes, pues el establecimiento de impuestos al tráfico paraguayo, para sostener militarmente a la ciudad, había acelerado la transferencia de ese comercio hacia Buenos Aires.

Tenemos así planteadas unas relaciones de poder marcadamente adversas para las intencionalidades de la elite santafesina. Pero

una feliz circunstancia vino a desequilibrar las fuerzas a favor de Santa Fe. Casi por azar la ciudad recurrió a la Audiencia de Charcas, después de fracasar el intento de enviar un procurador ante el Consejo de Indias.

El éxito fue rotundo. El alto tribunal, cuyo autoridad superaba a la de los gobernadores, apoyó decididamente a Santa Fe y le otorgó el monopolio del tráfico paraguayo. ¿Qué había pasado? El hábil fiscal reconoció enseguida la afinidad de intereses de los santafesinos con las intenciones limeñas de debilitar a Buenos Aires. El puerto preciso podía significar una especie de barrera entre Asunción y Buenos Aires y podía facilitar la introducción en Paraguay de las importaciones europeas controladas desde Lima.

Aunque el intento de la Audiencia era tardío, este logro de Santa Fe de 1739, confirmado por el Consejo en 1743, prorrogó por cuarenta años las consecuencias negativas que implicaba para la ciudad la nueva orientación de los circuitos comerciales que ahora iban hacia el sur.

Mientras contó Santa Fe con la protección de la Audiencia, los cabildos de Asunción y Buenos Aires nada lograron para contrarrestar sus pretensiones. Pero a mediados de la década de 1750 este apoyo se hizo más débil y en la siguiente los gobernadores de Paraguay y Buenos Aires lograron introducir mermas al monopolio de Santa Fe. A pesar del monopolio santafesino, Buenos Aires redistribuía el 62% de la yerba que entraba por el puerto preciso, pero también es cierto que, no obstante las mermas señaladas, Santa Fe manejaba un volumen de yerba más grande que el que podía controlar.

La insistencia de las ciudades de Buenos Aires y Asunción en sus reclamos contra Santa Fe se vio favorecida por el contexto reformista borbónico. Pero el Consejo de Indias no se apresuró a despojar a la ciudad de su prebenda y tuvo especial celo en no perjudicarla, aun cuando Santa Fe demoró por décadas la información requerida sobre la administración de sus arbitrios. Cuando finalmente se decidió a suspender el monopolio portuario, el virrey Vértiz ya lo había hecho provisoriamente.

Quedan temas por profundizar en el estudio de este conflicto. Hay que establecer las redes mercantiles que se fueron creando entre los comerciantes de las tres ciudades y entre estos y los de las del interior. Hay que indagar si los santafesinos intentaron, una vez despojados de su beneficio, recuperar parte del tráfico encarando por su cuenta la navegación, ya que las ciudades de Córdoba y Santiago del Estero habían expresado la conveniencia de acudir a Santa Fe. Si no lo hicieron, habrá que preguntarse porqué.

Más allá del estudio específico del desenvolvimiento de las rutas comerciales, el litigio sobre el puerto preciso y la librenavegación del Paraná en el siglo XVIII, ofrece un caso de análisis muy completo para establecer cómo se desenvolvían las relaciones de poder en la colonia en los espacios que el sistema dejaba librados a la competencia de los intereses locales.