

NOTAS SOBRE LA ECONOMÍA DEL LITORAL ARGENTINO (1820 - 1836) (*)

I

INTRODUCCIÓN

Los hermanos Robertson después de haber incursionado por el litoral argentino y Paraguay los años inmediatos a la Revolución de Mayo, y logrado la realización de un intenso comercio, especialmente en Corrientes, se sintieron satisfechos de su calidad de comerciantes cuando sentaron plaza en Buenos Aires. “Lo que había considerado importantes operaciones en el interior —dice uno de ellos— me resultaba baladí, cuando medía el teatro más amplio y el rango superior que se daban comerciante en aquel gran punto de la América española. Por que me encontré de pronto, y merced a los esfuerzos de mis amigos ingleses de ultramar, lanzado en correspondencia y operaciones comerciales con los Baring, los Gladstone, los Ingles y Ellices, los Wilkis, Parish y otros principales comerciantes europeos” (1). Estas palabras

(*) Algunas de las consideraciones del presente trabajo serán ampliadas en un estudio que estamos realizando sobre la lucha económica entre los puertos de Buenos Aires y Montevideo después de 1836 y hasta la caída de Rosas.

(1) J. P. y G. P. ROBERTSON, *Cartas de Sud-América*, Ed. Emecé, Buenos Aires, 1950.

de la real importancia de Buenos Aires, centro principal de la actividad comercial en la cuenca geográfica del Río de la Plata. Su óptima posición geopolítica y el comercio marítimo, principalmente inglés, coadyuvaban a darle tal rango. El siglo XIX es por excelencia el siglo de la expansión imperialista; el océano su medio más eficiente ⁽²⁾. Buenos Aires, ciudad-puerto, es el punto crítico en donde convergen: el interior del país, volcado sobre él en plano inclinado ⁽³⁾, los ríos Paraná, Paraguay y Uruguay y el comercio de ultramar. Tales razones hacen, aún hoy, que imponga su hegemonía al resto del país sobre la base de su poder económico y dominio de la cuenca del Plata. Sin embargo, ésta no será total: Montevideo, puerto de mejor calidad física, conspira contra ella; atrae a su orilla no sólo importante comercio de ultramar, sino además comercio de las provincias de la Mesopotamia. La situación expuesta da lugar a una rivalidad donde cada una de las partes juega sus posibilidades de acuerdo a las circunstancias del momento, y donde se advierte cómo Buenos Aires, haciendo abstracción de gobernantes, lucha por mantener su dominio.

(2) DERWHIT WHITTLESEY, *Geografía Política*, Ed. Fondo de Cultura Económica, México, 1948, dice: "El océano es el incentivo para la expansión colonial, la ruta del tráfico colonial y la base del poder colonial".

(3) Narciso Binayán en Prólogo a las *Guerras civiles argentinas*, de JUAN ALVAREZ, La Facultad, Buenos Aires, 1936, dice: "Si un cubista hiciera un mapa hipsométrico de la República, se vería que el país es un trozo de embudo chato, de planos profundamente inclinados hacia el río de la Plata". BERNARDO CANAL FEIJÓO en su *Teoría de la ciudad argentina*, Ed. Sudamericana, Buenos Aires, repite y amplía el concepto.

II

DISTRIBUCIÓN DEMOGRÁFICA

En este trabajo estudiaremos las relaciones comerciales de Buenos Aires con el litoral y la Banda Oriental. En primer lugar observaremos la distribución de la población en la región, en base a datos aproximados de viajeros y algunos censos de la época. Debemos advertir que la población sufre fluctuaciones, a veces bruscas, debido a la inseguridad institucional y las guerras, tanto civiles como externas (⁴).

(⁴) El hecho llamaba la atención a los viajeros. ARSENIO ISABELLE, *Viaje a Argentina, Uruguay y Brasil*, en 1830, Ed. Americana, Buenos Aires, 1943, dice con respecto a Montevideo que pocas ciudades han sufrido más desde su fundación, "su comercio y su población se han resentido...", "su población —acota a pie de página— está calculada en 15.000 habitantes. Fué de 26.000". MANUEL CERVERA, *Historia de la ciudad y Provincia de Santa Fe*, Santa Fe, 1907, t. II; advierte las mismas características en la ciudad de Santa Fe, donde la población disminuyó de 6.890 en 1816-17 a 2.300 a 2.500 en 1823. Por su parte WOODBINE PARISH, *Buenos Aires y las provincias del Río de la Plata*, Ed. Hachette, Buenos Aires, 1958, hace resaltar la superioridad de la población femenina, índice demostrativo de los estragos causados por la guerra.

Población - Provincias

Años	Buenos Aires	Córdoba	E. Ríos	B. Oriental	Santa Fe	Paraguay	Corrientes
1816-1817	120.000 (6)	75.000 (6)	50.000 (6)		20.000 (5)	300.000 (6)	
1821		70.000 a 80.000 (8)				200.000 (7)	35.000 a 40.000 (9)
1824							
1825-1826	120.000 (8)		27.000 (10)				
1826							
1828							
1830	90.000 (12)			70.000 (12)			50.000 (11)
1836	144.855 (13)						
1836-1837	180.000 a 200.000 (9)	80.000 a 85.000 (9)	30.000 (9)		15.000 a 20.000 (9)		

Población - Ciudades

Años	Buenos Aires	Córdoba	Montevideo	Santa Fe	Asunción	Corrientes
1816-1817	70.000 (6)		15.000 a 20.000 (6)	6.890 (5)	15.000 (6)	
1820						
1821	80.000 (7)	14.000 (7)		2.300 a 2.500 (5)		7.550 (14)
1823						
1825-1826	82.080 (8)	8.000 a 9.000 (8)				
1830	66.000 (11)					
1836	64.126 (13)		15.000 (12)			

- (5) CERVIERA, *Historia de la Ciudad y Provincia de Santa Fe, Santa Fe, 1907.*
 (6) BRACKENRIDGE, E. M., *Escud., La Independencia Argentina*, t. I y II, Ed. América Unida, Buenos Aires, 1927. En Paraguay se incluye población india.
 (7) CALDELAUGH, ALEXANDER, *Viaje por América del Sur. Río de la Plata*. 1821. Ed. Solar, Buenos Aires, 1943.
 (8) ANDREWS, CAPITÁN, *Viaje de Buenos Aires a Potosí y Arica en los años 1825 y 1826*. Ed. La Cultura Argentina, Buenos Aires, 1920.
 (9) PARISH WOODBINE, *Buenos Aires y las Provincias del Río de la Plata*, Ed. Hachette, Buenos Aires, 1958.

Las cifras expuestas nos dan una noción global de la población. Buenos Aires alcanza un total semejante al de Santa Fe, Corrientes, Entre Ríos y Banda Oriental sumadas. En el otro extremo de la región, al norte, Paraguay suma una población que alcanza a superar a la de Buenos Aires. Con respecto a la población por ciudades, Buenos Aires supera a las demás en forma desproporcionada. En tanto en las demás provincias la población de la campaña aventaja largamente a la urbana, en Buenos Aires la ciudad capital por si sola casi alcanza a concentrar el 40 % de la población, hecho inusitado, que aún no se da en Europa, que atraviesa por una etapa de concentración urbana, debido al desarrollo industrial; las causas de tal agrupación debemos acordarlas principalmente al desarrollo del comercio, producto inmediato de la actividad de su puerto.

Paraguay, la de mayor población, pierde mucho de su importancia como centro de consumo por la política de aislamiento que le impone el Dr. Francia. No obstante creemos que Corrientes se benefició como provincia lindera comerciando por la vía ilegal del contrabando. Además, la restricción por parte del Paraguay no es total; en oportunidades el Dr. Francia abría su puerto de Asunción a los productos de Corrientes ⁽¹⁵⁾.

Con referencia a Corrientes apuntemos que, de las provincias que rodean al Paraná, es la de mayor población.

(10) BLONDEL, J. J. M., *Almanaque político y de comercio de la ciudad de Buenos Aires para el año 1826*, Imp. del Estado, Buenos Aires, 1825.

(11) D'ORBIGNY ALCIDES DESSALINES, *Viaje a la América Meridional*, en Biblioteca Indiana, t. III, Ed. Aguilar, Madrid, 1958.

(12) ISABELLE ARSÉNE, *Viaje a Argentina, Uruguay y Brasil en 1830*, Ed. Americana, Buenos Aires, 1943.

(13) RAVIGNANI, EMILIO, *Un censo de la provincia de Buenos Aires de la época de Rosas, año 1836*. En: Boletín del Instituto de Investigaciones Históricas, año I, N° 1.

(14) MANTILLA, MANUEL FLORENCIO, *Crónica histórica de la provincia de Corrientes*, t. I y II, Buenos Aires, 1928. Cifras tomadas de un censo de la época.

(15) D'ORBIGNY, ALCIDES; ... Los navíos debían ser censados "como pertenecientes a los correntinos y no a los de Buenos Aires, porque, en tal caso, serían confiscados en provecho del doctor Francia, que detesta a los últimos".

III

PRODUCCIÓN

Entre las provincias citadas no existía diversidad de producciones. Dominaba la ganadería; los cultivos manifestaban una primera etapa de su desarrollo. Yerba y tabaco en Paraguay y Corrientes; en esta última, algodón y azúcar en incipiente desarrollo y con amplia protección oficial; maderas a todo lo largo del Paraná. Entre Ríos poseía las más fértiles praderas, donde pastaban gran cantidad de vacunos⁽¹⁶⁾. Esta provincia tenía cañales, que explotaba. La industria, en sus formas más primitivas, dependía de la ganadería. En Corrientes se construían embarcaciones, grandes y de poca profundidad, útiles para la navegación del Paraná⁽¹⁷⁾.

Los gobiernos provinciales contaban con poco tiempo para ocuparse de la economía interior. Luchas internas y externas e indios absorbían su atención. Corrientes era la más alejada de estos problemas y sus gobiernos se dedicaron a su organización interna. Geográficamente más alejada de Buenos Aires que las otras provincias del litoral, compensa los problemas de la distancia con su alejamiento del centro de convulsión. Esto le permitió desarrollar una política inteligente y progresista que podemos

(16) BLONDELL, ob. cit., calcula para el año 1823, 40.000 cabezas de ganado vacuno y 60.000 del caballo.

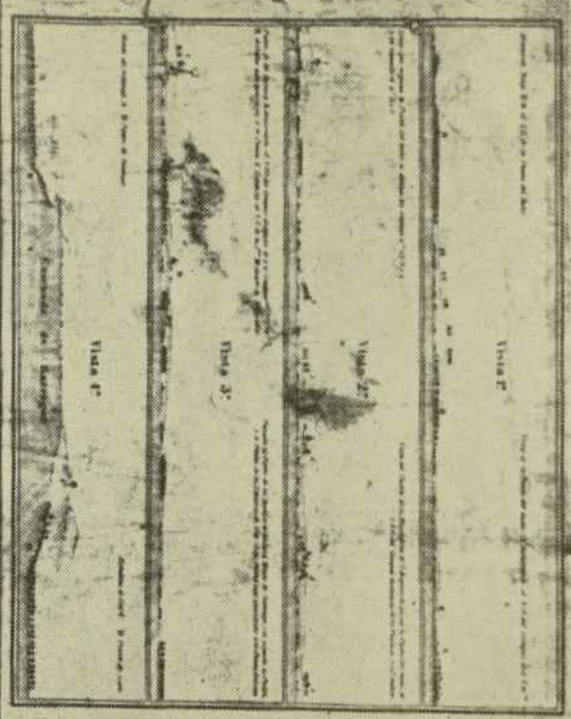
(17) Según D'ORBIGNY los astilleros eran buenos y tenían la ventaja de contar con maderas suficientes a su corto alcance. BLONDEL, en su almanaque, cita como constructores a Ferré y Antonio Zamudio.

de las Palmas
Playa Honda



VISTA 3
O SEÑALES PARTICULARES
(En la Costa del Sur)

EN EL RIO POR LA PARTE DE DONDE LA PUERTA DEL AVISO
hacia San de Santiago de Cuba



Mapa de la Costa
de las Palmas
Playa Honda



NOHONON



CARTA ESFERICA
DEL RIO DE LAS PALMAS
EN LA AMERICA DEL SUR

POR DON ANDRES OYARVIDE

TOUDO EL INTERIOR DEL RIO, DENDE EL

POE D. BENITO AIZZUUA

PIEZAS DE CARTA Y PLANOS DE DIBUJO DEL

1787
MADRID

Compendio de Noticias de San Juan de los Rios, por el Sr. D. Benito Aizzuua, y el Sr. D. Andres Oyarvide, en el año de 1787.

Descripcion por el Sr. D. Benito Aizzuua, de la Carta y Planos de Dibujo del Rio de las Palmas, en el año de 1787.

fijar en estos puntos fundamentales: 1) Lucha contra el indio o su asimilación al medio en razón de la creación de poblaciones; 2) Arraigo de la población campesina e intensificación de la agricultura mediante la repartición de tierras; 3) Franca política proteccionista de las producciones locales, a la vez que se desarrolla en razón de la enseñanza una técnica más adecuada y moderna; 4) Trabas a la salida de numerario a la vez que se auspicia el arraigo de capitales ⁽¹⁸⁾.

Santa Fe, en cambio, presentaba un estado deplorable. Su ganadería diezmada no alcanzaba a satisfacer las necesidades internas, no obstante su poca población. Este estado de pobreza favoreció notablemente los planes de Rosas, que a precio de su ayuda mantuvo a Santa Fe en un estado de dependencia.

En las condiciones descritas el trueque interprovincial era casi inexistente. La similitud de producciones conspiraba contra el intercambio, debiendo buscarse para el comercio los grandes centros de población y puertos exteriores. Buenos Aires y Montevideo eran beneficiarios directos de estas circunstancias, aún más, puesto que se utilizaba casi exclusivamente la vía fluvial, más barata que la terrestre y que evitaba el control de aduanas provinciales, ya que desde el tratado del Cuadrilátero, en su artículo 8º, quedaba libre el comercio marítimo en buques nacionales, "sin poder ser obligados a mudarlos, abonar derechos, descargar para vender sus mercaderías o frutos, por pretexto alguno, por los Gobiernos de las cuatro Provincias cuyos puertos subsisten habilitados en los mismos términos..." ⁽¹⁹⁾, artículo que no hacía sino confirmar y ampliar lo establecido el 21 de agosto de 1821 entre los Gobiernos de Santa Fe, Buenos Aires y Entre Ríos ⁽²⁰⁾.

⁽¹⁸⁾ Véase: *Registro Oficial de la Provincia de Corrientes*, ts. I, II y III, Corrientes, 1929; FERRÉ, PEDRO, *Memoria del Brigadier General*, Ed. Coni, Buenos Aires, 1921, y MANTILLA, MANUEL FLORENCIO, ob. cit.

Por su parte Entre Ríos también trató de fijar la población después del desorden de 1820 y la lucha contra Artigas, mediante decretos llamando a los emigrados a que ocupasen los campos abandonados so pena de que éstos pasasen como baldíos al Estado. Decretos de 16 de octubre de 1823, 23 de octubre de 1823 y 16 de diciembre de 1824. *Recopilación de Leyes, Decretos y Acuerdos de la Provincia de Entre Ríos, 1821-1873*, Imprenta La Voz del Pueblo, Uruguay, 1875.

⁽¹⁹⁾ *Registro Oficial de la República Argentina*, t. II, Buenos Aires, 1880. Es posible que esta cláusula no haya sido respetada en oportunidades. Cervera consigna quejas en tal sentido del gobierno de Santa Fe.

⁽²⁰⁾ ÁLVAREZ JUAN, *Historia de Rosario*, Imp. López, Buenos Aires, 1943.

IV

COMERCIO - TRABAJO - CONSUMO

Difícil resulta establecer la capacidad de compra y demanda de productos por la población en general. Los viajeros, en su mayoría, coinciden en que los salarios eran bajos y la mano de obra barata. Por otra parte, habría que considerar las costumbres de la época, así por ejemplo, el hombre de la campaña se interesaba mucho más en el enjaezamiento de su caballo que en su vestimenta y confort en la vivienda. De tal manera se veía muy beneficiada la industria del cuero, que tomó mayor desarrollo con las medidas proteccionistas que tuvieron vigencia en Buenos Aires entre los años 1836 a 1841 ⁽²¹⁾.

La habitación era de mala calidad; su única bondad, la amplitud. En Buenos Aires son contadas las casas de material y su arreglo interior es deficiente: moblaje pobre y rústico. Algunas casonas de antiguas familias alcanzaban un confort que no desmerecía en nada ante ojos de europeos. El moblaje de estas casas era traído de Inglaterra, Francia y Estados Unidos, influyendo en lo que respecta al gusto, la primera. Pero éstas eran excepción; en el interior no se las encuentra. En la campaña la

(21) Con respecto a esta industria, RAMOS MEJÍA, JOSÉ MARÍA, *Rosas y su tiempo*, t. II, Ed. W. M. Jackson, Buenos Aires. Dice Caldclough, refiriéndose al gaucho: "...gastando a menudo en sus arreos y adornos el dinero que hubieran podido gastar en su vestimenta". Por su parte, HEAD, F. B., Capitán, *Las pampas y los Andes. Notas de viaje*, Ed. La Cultura Argentina, Buenos Aires, 1920; dice: "Es cierto que podría hacer queso o venderlo — se refiere al hombre de campo —, pero si ha conseguido un recado y buenas espuelas no considera que el dinero tenga mucho valor".

habitación es pésima. Las postas, centro de actividad en ella, presentaban un aspecto deplorable; construídas en barro, sólo dejaban una habitación, sin ventana, para dormitorio, que en invierno cobijaba, además de personas, animales menores. Los viajeros, unánimemente, describen las noches pasadas en las postas a merced de chinches y vinchucas. No siempre había camas o cosa parecida, y los cueros eran el único abrigo. En la habitación contiagua, la cocina; en el centro, la olla grande de hierro o barro y el asador, como asientos, cabezas de vacas. Como comida fundamental, la carne; es común que se carezca de pan y sal. Vajilla inexistente ⁽²²⁾.

Las familias pudientes de Buenos Aires, después de la Revolución, sufrieron una fuerte influencia de la moda y gustos provenientes de Inglaterra y Francia. La vestimenta de la clase alta es lujosa y está al día con la moda europea; utiliza frecuentemente telas inglesas y francesas. El grueso de la población, tanto en la campaña como en la ciudad, utiliza telas baratas de procedencia inglesa, tales como paños comunes, pana ordinaria, bayetas y telas de algodón. El poncho es vestimenta fundamental para el hombre y el litoral se abastece con los provenientes de Córdoba vía Santa Fe. En lo que respecta a telas, aun las de ínfima calidad, la manufactura inglesa se perfecciona de tal modo que Brackenridge observa no sin asombro que las telas y lanas eran "algunas trabajadas imitando las manufacturas del país" ⁽²³⁾.

El tabaco era el vicio de mayor arraigo en la región, la yerba su competidora. Ambos productos provenían principalmente de Paraguay, Corrientes y Misiones y se distribuían por vía fluvial. Este comercio era hecho por comerciantes de Buenos Aires, unas veces directamente a su plaza, otras veces se trasladaba la mercadería en Santa Fe hacia Córdoba, como centro del interior. En Córdoba se hacía intercambio y se regresaba con los productos del interior hasta Santa Fe, para bajar a Buenos Aires ⁽²⁴⁾. Es decir, se realizaba un comercio triangular, con un ángulo principal en Buenos Aires.

De acuerdo a lo expuesto, la demanda de productos era

(22) En Luján, uno de los hermanos Robertson fué agasajado con una comida por lo más granado de la población. Sólo él y el "Gobernador" tenían platos; curas y otras autoridades comieron como pudieron. J. P. y G. P. ROBERTSON, *La Argentina en la época de la Revolución*, Ed. La Cultura Argentina, Buenos Aires, 1921.

(23) BRACKENRIDGE, obra cit.

(24) BRACKENRIDGE, obra cit.

restringida y escasa y no constituía un aliciente para la industria nativa, que a más de estas condiciones, sufría las desventajas de su inferioridad ante la extranjera.

Los grandes comerciantes mayoristas sólo existían en Buenos Aires vinculados al interior por testaferros, periódicamente remitían sus mercaderías, que intercambiaban o eran pagadas en metálico. En Córdoba, la segunda de las provincias en población, existían 70 tiendas, las cuales no serían muy grandes, pues “no hay una sola casa mayorista”, según Haigh, quien agregaba: “repletas de artículos ingleses manufacturados, de que los tenderos se proveen en Buenos Aires, adonde van generalmente una vez por año” (25).

Para completar este cuadro, hagamos una consideración sobre el trabajo. Los viajeros mencionan las habilidades del hombre de nuestra campaña, mas no su asiduidad en las tareas; dedican más páginas a diversiones, vicios y pulperías que al trabajo productivo. Los “vagos y mal entretenidos” poblaban la campaña; sin arraigo al suelo, el hombre de campo deambulaba entre la voz de mando del caudillo, del terrateniente, del comandante; sus deseos de libertad individual, que llevaba encajados en su caballo, eran su único signo de propiedad (26). En tanto, el trabajo se realizaba con los pocos peones gauchos fijados por imperio de la “papeleta” y los inmigrantes vascos, escoceses e irlandeses, que comenzaban a poblar y trabajar intensamente.

En la ciudad el comercio intensificaba el trabajo, eso sí, siempre que se respetara la prolongada siesta. En la medida que el comercio se arraigaba se utilizaba mayor cantidad de mano de obra y la población iba adquiriendo el hábito del trabajo. No obstante, la preparación de los hombres para el ejercicio de las armas restaba su labor en la industria. Veamos un cálculo de los días no laborables realizado por *El Espíritu de Buenos Aires* (27).

Fiestas de varias clases	65 días al año
Servicio de patrullas de guardias	50 “ “ “
Ejercicios doctrinales militares	10 “ “ “
	<hr/>
	125 días al año

(25) HAIGH, obra cit.

(26) Véase: CONI, EMILIO, *El Gaucho*, Ed. Sudamericana, Buenos Aires, 1945. De los viajeros preferentemente consúltese: MAC CANN, WILLIAM, *Viaje a caballo por las provincias argentinas*, 1847, Imp. Ferrari, Buenos Aires, 1939.

(27) N° del 6 de febrero de 1822.

El editorialista sacaba en consecuencia el que la industria —y toda otra actividad— se encontraba recargada en un tercio en la producción anual, hecho que la colocaba en inferior situación respecto de la industria extranjera ⁽²⁸⁾.

(28) En la *Gaceta Mercantil* del 15 de octubre de 1825 leemos este aviso que puede dar la pauta de la dedicación al trabajo en las clases bajas: “Se necesita. Un cochero de buenas costumbres, que sepa tirar del asiento, y uno (si es posible encontrarlo) que tenga más afición á sus caballos y carruages que á la pulperia”.

V

RENTAS

Si consideramos que las rentas de un estado guardan relación con su riqueza, Buenos Aires era quien gozaba de una mayor recaudación. Sin embargo, las deudas de las guerras por la independencia y el mantenimiento de un ejército dislocaban sus rentas generales. En los años posteriores a la crisis del año XX las finanzas de la provincia mejoraron al punto de satisfacer las necesidades de los gastos ordinarios y aun parte de los extraordinarios. La guerra con Brasil interrumpió la marcha progresista de la provincia, llevándola a un estado de crisis económica que patentiza el Mensaje del Gobernador Dorrego del 14 de noviembre de 1827⁽²⁹⁾. Las rentas sólo alcanzaban a satisfacer una cuarta parte de las necesidades, debiendo recurrirse al crédito para satisfacer el resto. El papel moneda estaba depreciado y las obligaciones —amortización a casa Baring— agudizaban el déficit.

Sellada la paz con Brasil y superada la crisis de 1829, nuevamente el estado comenzó a ordenar sus cuentas y disminuir la deuda pública, no obstante no alcanzar las rentas de aduana después de 1830 los beneficios obtenidos entre los años 1821 y 1825. Si cotejamos la información sobre el estado económico de la provincia que dan los mandatarios en sus Mensajes con la tabla que sobre “Productos de las Rentas de Aduana” ofrece

(29) MABRAGAÑA, H., *Los Mensajes*, t. I, 1810-1839.

Juan Álvarez ⁽³⁰⁾, observaremos la dependencia estrecha existente entre productos de aduana y economía del estado.

Las rentas en Buenos Aires y Corrientes se conformaban sobre la base de:

- 1) Impuesto sobre las propiedades. Contribución directa (en Corrientes subsistía el diezmo).
- 2) Patentes.
- 3) Papel sellado.
- 4) Derecho de puerto y cabotaje.
- 5) Policía.
- 6) Correos.
- 7) Aduanas.

Si reparamos sobre los rendimientos del estado de las rentas advertimos que unas tres cuartas partes se obtienen del producto del impuesto aduanero, hecho que se acentúa en Buenos Aires. Asimismo, podrá verse que dentro de los gastos, los de guerra alcanzan a igualar o superar lo recaudado en impuestos por la aduana. Esto por sí solo explica el déficit ⁽³¹⁾.

Veamos a continuación un cotejo del producto de la renta aduanera en Corrientes, Montevideo y Buenos Aires, tomando como fuentes la tabla citada de Juan Álvarez, aceptando su reducción del peso papel de la provincia de Buenos Aires a peso plata, los datos de Woodbine Parish en su obra citada, los aportados por el R. Oficial de Corrientes y por el historiador Eduardo Acevedo ⁽³²⁾.

Año	Corrientes	B. O.	Buenos Aires (en pesos fuertes)
1825	41.686 1		2.267.709
1826			700.000
1827	36.179 6		500.000
1828	28.285 5¼		
1829			1.400.000
1830		2.626.514	1.400.000
1831		2.229.733	1.000.000
1832		2.450.670	1.000.000
1833		3.090.737	1.200.000
1834		2.987.203	1.300.000
1835	112.357 3/8	3.091.826	1.400.000
1836			1.200.000
1837	100.439 7¼		

⁽³⁰⁾ *Las guerras civiles argentinas*, Ed. La Facultad, Buenos Aires, 1936.

⁽³¹⁾ Remitimos al lector a: *Registro Oficial de la Provincia de Corrientes*, ts. I, II y III, Imp. del Estado, Corrientes, 1929. *Registro Oficial de Buenos Aires*. Por su parte ANGELIS, PEDRO DE, *Memoria sobre el estado de la Hacienda Pública*, Imprenta del Estado, Buenos Aires, 1834, en que se refiere sobre todo a las finanzas

De este cotejo surge que el puerto de Montevideo obtiene un producto aproximadamente el doble del de Buenos Aires, hecho que explica de por sí el interés extranjero en la Banda Oriental. Esto resulta de mayor valor si a esta proporción la consideramos en relación a la población de una y otra parte, lo que significa que el ingreso de la aduana de Montevideo con respecto al de la de Buenos Aires está en una relación de 4 a 1 a 5 a 1. Las cifras expuestas revelan además que el producto de la aduana correntina es pequeño, aunque esta desproporción se aminora si establecemos relación con su población, 4 veces menor que la de Buenos Aires.

La recaudación por lo general resultaba insuficiente para sufragar a las necesidades de los estados. La provincia que presentaba un estado de mayor deficiencia al respecto era la de Santa Fe⁽³³⁾. Buenos Aires acudió en su ayuda —de la cual fué principal gestor Rosas—, tanto por la entrega de ganado como en el pago de una mensualidad de 2.000 pesos “que se pagó religiosamente hasta el año 1852”⁽³⁴⁾.

El cuadro económico del momento era de pobreza, con la excepción de Buenos Aires y Montevideo, y de subdesarrollo en la faz primaria de la etapa pastoril. La producción centrada sobre la ganadería, en una explotación simple, sin mejoramiento de la raza. Cuero, cerda, astas, sebo y carne salada monopolizaban la actividad rural. La agricultura no era protegida y además contra ella chocaban los intereses de los ganaderos. La industria, reducida a la derivada de la ganadería en cuanto a la

del año 1833, consigna que solamente los gastos del Departamento de Guerra son superiores a las Rentas. Por nuestra parte damos las siguientes cifras:

<i>Año</i>	<i>Entrada marítima</i>	<i>Gastos Dep. de Guerra</i>
1829	5.997.311 6½	6.153.045 7¾
1830	7.755.284 2¼	
1831	5.074.561	8.016.886 3¼
1832	6.007.681 2¼	7.089.811 7¼
1833	8.011.508 3	7.878.694 3¼

(Datos del Registro Oficial cit.).

(32) Contribución al estudio de la historia económica y financiera de la República Oriental del Uruguay, ts. I y II, Montevideo, 1903.

(33) CERVERA, ob. cit.; da como ejemplo que el producto del correo no alcanzaba a satisfacer el sueldo anual del administrador.

(34) CERVERA, ob. cit.; JUAN ÁLVAREZ, *Historia de Rosario*, interpreta este pago como precio por el que López dejó de lado sus reclamaciones sobre el comercio por el río Paraná. “Una vez más — comenta — el bíblico plato de lentejas. El subsidio porteño a favor de una que otra provincia, reemplazó a la nacionalización de la aduana en provecho de todas”.

explotación de los productos ya citados, fundamentales a la exportación. Las vías de comunicación deficientes, parajes intran-sitables por las lluvias, aún en las afueras inmediatas a Buenos Aires, peligros en el camino —indios, bandidaje—; amén de ello, trabas aduaneras interprovinciales.

El consumo del grueso de la población se limitaba a las necesidades mínimas; el comercio estaba en pocas manos, en su mayoría de comerciantes extranjeros consignatarios residentes en Buenos Aires. Fuera de esta actividad el capital privado poco arriesgaba en otras inversiones, aunque como lo observa Isabelle⁽³⁵⁾, algunos, principalmente ingleses, se iban arraigando en la campaña bonaerense.

Es así que dentro de este panorama la aduana adquiere enorme significación, por ser el único factor de capitalización de rango con que cuenta el país. Toda nuestra economía giraba a su torno y ella de por sí fijaba el grado de dependencia respecto del extranjero. Esta situación era vivida más intensamente por el litoral, cuya producción estaba ligada a la exportación realizada por el Río de La Plata, su única salida. Quien dominara este río tenía la llave del dominio de la extensa y fértil región. Cerrados los ríos interiores a la navegación extranjera, el comercio marítimo se volcaba a Buenos Aires y Montevideo. Sus aduanas regulaban el comercio de acuerdo a sus intereses, ligados directamente a fines políticos. De ahí la importancia de la legislación aduanera en este período. En síntesis, el manejo de la aduana estaba en una relación directa con los factores del poder político.

(35) Obra citada.

VI

RÉGIMEN PORTUARIO. BUENOS AIRES-MONTEVIDEO

El puerto de Montevideo (³⁶) presentaba a la navegación mayores comodidades que el puerto de Buenos Aires. Las opiniones de los viajeros y navegantes son unánimes al respecto. Estas facilidades otorgadas por la naturaleza eran complementadas en Montevideo por menores exigencias en cuanto al pago de impuestos. De Angelis, que en su Memoria se manifestaba en favor de una legislación liberal respecto a derechos portuarios y aduaneros, advertía cómo la navegación de ultramar prefería el puerto de Montevideo y sugería se rebajasen los derechos, para luchar “contra las ventajas que da al puerto de Montevideo su posición geográfica y su misma configuración...” (³⁷).

Las embarcaciones podían fondear en dicho puerto hasta una profundidad de 16 a 17 pies, los lugares de mayor calado quedaban en la rada exterior. En Buenos Aires el fondeadero para las grandes embarcaciones — hasta 19 pies — estaba situado a unas 7 millas de la costa, frente a la Aduana (³⁸). Las embarcaciones menores entraban a las balizas o rada menor. La descarga de las grandes embarcaciones se hacía mediante un *alije*,

(36) BOUCARUT, M. A., *Manual de la Navegación en el Río de la Plata*. Madrid, 1858, dice: “El puerto de Montevideo es el único del Río de la Plata que merezca este nombre”.

(37) DE ANGELIS, Memoria citada.

(38) Para una descripción de las condiciones físicas del Río de la Plata y ambos puertos véanse: LOBO y RIUDARETS, *Manual de la navegación del Río de la Plata y de sus principales afluentes*, 1868, y el ya citado Manual de Boucarut.

o sea traslado de mercaderías a embarcaciones menores; éstas a su vez traspasaban la carga a carretas o carretillas que las depositaban en la aduana. En oportunidades, aligerando el barco en la mitad de su carga, éste entraba a balizas, no sin peligro de que una bajante le causara los inconvenientes de una varadura⁽³⁹⁾. Este problema no existía en Montevideo.

Generalmente no se tomaban prácticos para ir a Montevideo, pero esto era indispensable para cruzar a la orilla opuesta. Los bancos de arena, la inexistencia de canales, el peligro de embarcaciones hundidas, las variaciones bruscas atmosféricas, imponían su utilización. Había en 1835, seis prácticos en el puerto de Buenos Aires y uno en el de Ensenada. Eran sus obligaciones primordiales las de introducir los buques desde el canal o rada grande hasta balizas interiores y viceversa, como mínimo, y amarrarlos. Por esta labor cobraban 90 pesos a los buques de tres palos y 50 a los de dos⁽⁴⁰⁾. Los buques de mayor calado, y obligatoriamente los que tenían más de 10 pies., debían tomar piloto. Un buque proveniente de Punta Indio — lugar desde el cual por la calidad de los bancos de arena los que tenían un calado superior a los 16 pies no podían prescindir del práctico — pagaba, según De Angelis, \$ 700⁽⁴¹⁾. Isabelle⁽⁴²⁾, tomando como base las tarifas para la Sociedad de Prácticos de 1830, da para el pilotaje en el Río de la Plata entre Buenos Aires y Ensenada y Montevideo la tarifa de 1140 como máximo y 300 pesos como mínimo para las embarcaciones con calado entre los 20 y 10 pies. No sería exagerado decir que los prácticos eran los operarios mejor pagados de su época.

Antes de atracar al puerto de Buenos Aires, el lugar era visitado por el médico del puerto, quien hacía averiguaciones sobre el estado de salud en el barco, después de lo cual el barco de guerra que lo había conducido se comunicaba con la costa mediante un cañonazo y banderas en la proa si debía seguir incomunicado, o de lo contrario se daba lugar al vista de aduana. Fondeado luego el buque “de extrangería”, se dirigía a él uno

(39) VIDAL, E. E., *Ilustraciones pintorescas de Buenos Aires y Montevideo*, publicado por la Facultad de Filosofía y Letras, Instituto de Investigaciones Históricas. Colección de viajeros y memorias geográficas, Ed. Peuser, Buenos Aires, 1923.

(40) *Reglamento para la Sociedad de Prácticos de Número de este puerto*. 2 de marzo de 1835. En: Recopilación de leyes y decretos de Aduana desde Mayo de 1810. Imp. El Nacional, Buenos Aires, 1860.

(41) Memoria...

(42) Ob. cit.

de los Inspectores, que entraba en contacto con el capitán, a quien ponía al tanto de la reglamentación vigente en el puerto, preguntando: 1) Lugar de procedencia; 2) Navegación que trae; 3) En qué puertos ha habido carga; 4) A quien iba ésta consignada. El capitán debía exhibir un manifiesto general y “certificado del cargamento por mayor, dado por el Cónsul de esta República en los puntos de ultramar donde lo hubiese; y donde no, de la Aduana respectiva”. Dicho manifiesto debía mencionar: 1) Bultos conducidos en número y marcas; 2) Personas a las que vienen consignados. Después de esto podía bajar a tierra el capitán y presentar ante el Colector el libro de *sobordo* para que se le confrontase. Luego era informado de las penalidades por medio de un ejemplar en español, francés, inglés, alemán e italiano, pasando así a firmar su manifiesto. El buque quedaba en tanto bajo custodia de un guardia, hasta que el colector decretase el alije, que controlaría un guardia llevando un cuaderno donde se consignaba la salida de los bultos y su traslado a los buques menores. La mercadería, al llegar a tierra, era perfectamente controlada y anotada en libros de aduana ⁽⁴³⁾.

Se controlaba mucho el movimiento de cabotaje, que podía realizar contrabando, cuestión que afectaba intensamente a ambos países del plata ⁽⁴⁴⁾, por lo que se aumentó y reforzó el personal de la aduana, que se distribuía de la siguiente manera:

Ensenada	1	oficial y	3	guardias
Boca del Riachuelo	1	„	3	„
Muelle	1	„	2	„
Pontón	1	„	2	„
Bahía	1	„	1	„
Conchas	1	„	4	„
Olivos	1	„	2	„
S. Nicolás	1	„	3	„
S. Pedro			1	„
Baradero			1	„

el resto del personal, ya que el total era de 2 inspectores, 15 oficiales y 60 guardias, quedaba en la casilla principal ⁽⁴⁵⁾.

El “Servicio del Pontón del Resguardo de Balizas” ⁽⁴⁶⁾ fijaba destacamentos que permanecían un mes a bordo de una

⁽⁴³⁾ *Reglamento para el Servicio del Resguardo*, 18 de julio de 1831, R. Oficial.

⁽⁴⁴⁾ Esto y la necesidad de balizar el río fué objeto de negociaciones entre ambos países en los años 1832, 1833 y 1834. Véase: MARTÍNEZ MONTERO, HOMERO, *El río Uruguay, Geografía, historia y geopolítica de sus aguas y sus islas*, en: *Revista Histórica*, publicación del Museo de Historia Nacional del Uruguay, números 61-63, 64-66 y 67-69.

⁽⁴⁵⁾ R. O., Decreto del 5 de marzo de 1830. El puerto de Montevideo contaba con 2 inspectores, 16 guardias los. y 24 guardias 2os. Registro Oficial Nacional, Uruguay, 20 de agosto de 1831.

⁽⁴⁶⁾ Reglamentado el 30 de octubre de 1829.

falúa o bote con funciones principales de observar el movimiento de buques de cabotaje, sus cargamentos y documentos, “de tal suerte, que nada se mueva por el río sin los despachos de Aduana y papeletas de Resguardo”. El control incidía principalmente sobre las embarcaciones menores, a las que se les impedía la navegación en horas de la noche ⁽⁴⁷⁾.

Las embarcaciones que querían comerciar con Buenos Aires debían sacar patente en su puerto. Éstas diferían según fuesen embarcaciones extranjeras con servicio marítimo, de la provincia en servicio de cabotaje o marítimo y del litoral para el cabotaje. Poco a poco Buenos Aires ofrecía mayores facilidades al servicio de cabotaje, consecuencia como se verá más adelante, de su competencia con Montevideo. A este respecto el decreto del 29 de septiembre de 1835 establecía una patente anual para los buques de cabos adentro matriculados en la provincia, que oscilaba para los de 3 a 5 toneladas a 15 pesos, hasta los de 100 toneladas que pagaban 240 pesos ⁽⁴⁸⁾. Los buques pertenecientes a provincias del litoral pagaban 1 real por tonelada, en lugar de 2 que se cobraba anteriormente, y que se hacía efectivo junto a la licencia de salida, es decir en oportunidad del viaje de retorno. Los buques extranjeros pagaban 2 pesos por tonelada y los nacionales para ultramar, 12 reales ⁽⁴⁹⁾. El comercio inglés, merced al privilegio que establecía el tratado de 1825 de pagar iguales derechos que los nacionales, tenía una gran ventaja sobre el de otras nacionalidades, hecho que bien hace notar el sagaz Isabelle y que explicaría por qué el comercio francés centra su actividad en Montevideo.

Recapitulando, una embarcación pagaba: 1) Derecho de pilotaje; 2) Práctico, como mínimo hasta balizas interiores; 3) Derecho de puerto en proporción a su tonelaje; 4) Papel sellado para matricularse.

El producto, según De Angelis ⁽⁵⁰⁾, pagaba: 1) Papel sellado; 2) Eslingaje y carretillas para la descarga; 3) Peones para el transporte de mercaderías; 4) Aforo en la aduana; 5) Derecho de almacenaje en depósitos de la aduana; amén de lo

⁽⁴⁷⁾ Igual prevención destinada a evitar actividades de contrabando se tomaba en Montevideo.

⁽⁴⁸⁾ Recopilación...

⁽⁴⁹⁾ Derechos que están sujetos a pagar los buques mercantes, así nacionales como extranjeros, en este puerto, según el Superior Decreto del 21 de septiembre de 1829. En: Recopilación...

⁽⁵⁰⁾ DE ANGELIS, Memoria...

cual el comerciante pagaba la contribución directa y comisión de venta.

A esta exposición de dificultades se sumaban al pasajero extranjero que desembarcaba en la carretilla, por donde el agua sucia salpicaba por todos lados el atildado ropaje europeo, las injurias de los carreros, tales como “gringo”, “carcamán”, “saraceno”, etc. ⁽⁵¹⁾.

(51) Véase: HAJC e ISABELLE, ob. cit.

VII

LEGISLACIÓN ADUANERA

Observando los informes del “Estado General del Erario” en la provincia de Buenos Aires y Corrientes se advertirá en su debida proporción la importancia de la recaudación en concepto de impuestos aduaneros sobre la recaudación general.

Buenos Aires

<i>Año</i>	<i>Entrada marítima</i>	<i>Renta general</i>	<i>Recaudación %</i>
1829	5.997.311 6½	6.474.520 ¾	92 %
1830	7.755.284 2¼	12.055.249 ½	64 %
1831	5.074.561	6.151.326 5½	82 %
1832	6.007.681 2½	10.657.322 3¼	56 %
1833	8.011.508 3	12.239.828 6¾	65 %
1834 (1.er sem.)	2.682.669 3¾	4.150.502 4¾	62 %

Corrientes

<i>Año</i>	<i>Aduana</i>	<i>Total entradas</i>	
1825	41.686 1	67.449 4	61 %
1827	36.179 6	88.189 1¾	38 %
1828	28.285 5¼	79.044 1	35 %
1835	112.357 5	151.279 3½	74 %
1837	100.439 7¼	188.082 3¼	53 %

Las cifras revelan por sí solas la importancia de los derechos de aduana que pasamos a considerar. Éstas se calculaban por el sistema clásico *ad valorem*, es decir aplicando un tanto por ciento

sobre el precio del producto en plaza al por mayor⁽⁵²⁾ o por el sistema de *derechos específicos*, donde se estipulaba un derecho por artículo. Las leyes respectivas incluían ambos sistemas, predominando el primero en las leyes de Buenos Aires y el segundo en las de provincia.

Veamos la política seguida por Buenos Aires, Corrientes y Entre Ríos al respecto, debiéndose recordar que los derechos aduaneros son: 1) La fuente principal y fundamental de ingresos; 2) Que según la aplicación de los derechos se favorece o sacrifica la industria local; 3) Que ellos son el medio de regulación del comercio interno.

El cotejo lo haremos a partir de las leyes emitidas después de 1820, hasta la ley para el año 1836, dada en Buenos Aires, considerando: a) La extracción marítima; b) La extracción terrestre; c) La introducción marítima; d) La introducción terrestre y el comercio con Paraguay; e) El comercio con la Banda Oriental.

A fin de una mejor comparación, consignaremos aquellos productos de mayor importancia, tanto en el consumo interno como en su demanda desde el exterior, comunes a las tres provincias.

(52) La *Gaceta Mercantil* publicaba semanalmente una tabla de *Precios Corrientes por Mayor* en la que se consignaban los de los artículos en la plaza de Buenos Aires, tanto para la importación como para la exportación.

a) *Extracción marítima.*

Productos	Buenos Aires		Entre Ríos		Corrientes	
	1822 (53)	1836	1821	1829	1836	1825
1) Cueros de toro, novillo, vaca, becerro y nonato	1 r. c/uno	8 r. c/uno	1 ½ real 3 cuartillas	1 ½ real 6 r.	½ real	6 r.
2) Cueros caballos y mulas	1 ½ r. c/uno					Prohibida
3) Plata acuñada en barra o la-brada	1 %	1 %				Prohibida
4) Oro acuñado en barra o la-brado	1 %	1 %				
5) Carne salada			2 r.	2 r.	¾ r.	2 r.
6) Suelas curtidas	4 %	4 %	½ r. la @	6 r. 4 r.		
7) Sebo	4 %					
8) Vacas						Prohibida
9) Caballos						1 r.
10) Postes y maderas						1 r. por vara
11) Carretas construídas						20 r.

(53) Figura el año en que se aplica la ley.

Es marcada la tendencia a favorecer la extracción de los productos que mayor colocación tienen en el mercado exterior. Las variaciones en cuanto a la ganadería y sus derivados respondían en mayor grado a necesidades internas que externas. Son comunes las prohibiciones de exportación de ganado a causa de luchas civiles —necesidad de alimentación de las tropas— o por circunstancias climáticas, faltas de lluvias y pastoreo. Corrientes es la que acusa un mayor proteccionismo —ya era gobernador Ferré en 1825—, que se manifiesta en la prohibición a la salida de oro y plata y vacas en pie, y por los derechos de 6 reales a los cueros⁽⁵³⁾, producto éste muy requerido en Europa. Buenos Aires, en 1836, sube el derecho de 1 r. a 8 r., siguiendo en esto a Corrientes.

b) *Extracción terrestre.*

Buenos Aires la declaraba libre para los frutos y mercaderías que salieran hacia las provincias del interior, con la sola obligación de sacar la correspondiente guía. Las provincias del litoral poco a poco van otorgando mayores facilidades al comercio interprovincial y mercaderías en tránsito.

(54) Un cuero de vaca valía en 1825 en la plaza de Buenos Aires entre 5 pesos 6 r. a 6 pesos. Es posible que en Corrientes fuese de menor precio.

c) *Introducción marítima* (*).

Productos	Buenos Aires		Entre Ríos		Corrientes	
	1822	1836	1821	1829	1825	1836
1) Pertrechos navales	10 %	10 %	8 %	6 %	9 %	
2) Seda en rama y manufacturada	10 %					
3) Azúcar	20 %	24 %	4 r. @	4 r. @		Prohibida 19/7/31
4) Yerba mate extranjera	20 %	24 %			8 r. @ por río 6 r. por tierra	
5) Ropa hecha y calzados	25 %	35 %		25 %	40 %	Prohibidos 4/1/31 (56)
6) Vinos	25 %	35 %	2 pesos el barril	2 \$ el barril	15 %	
7) Aguardientes	30 %	35 %	4 pesos el barril	4 \$ el barril	8 a 16 \$ el barril (55)	
8) Tabaco	15 %	35 %	1 \$ r. por @	1 \$ 4 r. por @	20 r. @	
9) Sal		8 r. fanega				
10) Géneros			13 %	8 %		12 %

(55) Según la graduación: 20° — 8 \$
30° — 12 \$
+ 30° — 16 \$

(56) Se prohibía además la importación de cinchas, jergas hechas, flecos, toda clase de ponchos, sobrecamas de algodón siendo de extranjería.

(*) No están incluidos en esta tabla los derechos adicionales dados por leyes de 15 de diciembre de 1829 y 1° de abril de 1837. Los primeros elevaron los aforos en tal medida que puede decirse sin exageración fueron materialmente incorporados en la ley de 18 de diciembre de 1835.

En las tres provincias se advierte una progresión hacia el proteccionismo, que agudiza Corrientes cuando Ferré vuelve a hacerse cargo del gobierno en 1830, después de su desentendimiento en Santa Fe con Rojas y Patrón. A lo enunciado debe sumarse la ley del 20 de julio de 1831 por la que “con el laudable e importante objeto de proteger con preferencia la navegación de los buques construídos en los puertos de la República Argentina, y dar mayor merecimiento a la industria y comercio de sus hijos...”, se establece que los efectos exportados e importados por buques extranjeros deberían pagar “el derecho de un 25 por ciento más sobre los establecidos” y doble para los que tenían derecho determinado (específico) ⁽⁵⁷⁾. Al año siguiente, por ley del 29 de octubre, se prohibió la introducción de “efectos y muebles de extranjería que puedan ser proporcionados por las demás provincias de la República”, exceptuándose licores y aguardientes.

Por su parte Buenos Aires optó, en el año 1836, francamente, por el proteccionismo, tal cual lo pidiera Ferré. Ello no quiere decir que no haya habido proteccionismo anteriormente y que las medidas de 1836 se mantuviesen posteriormente. Las tarifas de 1822, con sus variaciones posteriores, ponían trabas al comercio exterior, tal como lo hace notar y demuestra De Angelis ⁽⁵⁸⁾, ejemplificando con la importación de aguardiente, aceites, vinos y calzados; a tal punto que éstas reparaban pérdidas a los importadores. Poco caso se hizo de sus críticas, acentuándose el proteccionismo. La ley de 1836 respondió al requerimiento del interior, creemos que relativamente; la deficiencia de los transportes y las aduanas interiores comportaban trabas muy difíciles de superar para que los artículos de las provincias compitieran en el mercado de Buenos Aires ⁽⁵⁹⁾; quien más se benefició con las prohibiciones fué la naciente industria de Buenos Aires, sobre todo la aplicada al trabajo del cuero, cuyo consumidor principal era el ejército. Sin embargo, estas prohibiciones fueron dejadas sin efecto en su mayoría por ley del 31

(57) Registro Oficial de Corrientes.

(58) Memoria...

(59) Remitimos al lector a los trabajos de BARBA, ENRIQUE M., *La lucha por el federalismo argentino*, en: Boletín de la Academia Nacional de la Historia, Nº XXVII, Buenos Aires, 1956; *Formación de la tiranía*, Cap. II del t. 7º, 2ª parte de la Historia de la Nación Argentina, dirigida por Ricardo Levene, Buenos Aires, 1951; *El comercio de Salta a mediados del siglo pasado*, en: Trabajos y Comunicaciones, Nº 7, T. Gráficos Domínguez, La Plata, 1958, y las obras citadas de Juan Alvarez.

de diciembre de 1841, volviéndose a los derechos ordinarios anteriormente establecidos⁽⁶⁰⁾. Nótese que esta resolución del gobierno de Buenos Aires ocurre después de haberse logrado la paz con Francia, mediante el tratado Mackau-Arana, y que este país obtiene por el artículo 5º la condición a sus ciudadanos y súbditos “como lo son o podrán ser los súbditos y ciudadanos de todas y cada una de las demás naciones, *aun las más favorecidas*”⁽⁶¹⁾. Esta cláusula dió a Francia el tratamiento de nación más favorecida y a su comercio mayores facilidades, como en el caso de Inglaterra con el tratado de 1825.

Antes que una actitud definida en cuanto a política económica, vemos en Rosas una actitud consecuente con las circunstancias políticas del momento, ya que en el año 1836 recién había logrado establecer bases sólidas de poder en su provincia, y ahora su acción se dirige a la conquista del interior, oportunidad en que aplica cierto proteccionismo para halagar a las provincias.

En lo que respecta a Entre Ríos, ésta sigue por compromisos políticos, la actitud económica de Buenos Aires⁽⁶²⁾.

(60) Sobre el proteccionismo de esta ley: ROSA, JOSÉ MARÍA (h.), *Defensa y pérdida de nuestra Independencia Económica*, Buenos Aires, 1954. El decreto de 31 de diciembre de 1841, en: Recopilación..., ob. cit.

(61) Registro Nacional.

(62) BARBA, ENRIQUE, *Formación de la tiranía*.

d) *Introducción terrestre. Comercio con Paraguay y otras naciones de Sudamérica.*

Productos	Buenos Aires		Entre Ríos		Corrientes	
	1822	1836	1829	1836	1825	
Yerba mate	10 %	10 %	8 % (64)		5 %	
Tabaco	10 %	10 %	25 % (65)	12 % (66)	3 \$ @	
Maderas del país	Libre	Libre				
Carnes saladas	Libre	Libre				
Sebos	Libre	Libre				
Aguardiente	Libre	Libre	Barril 2 pesos	15 %	5 %	Prohibida 21/1/30
Vino	Libre	Libre	Barril 2 pesos	7 %	5 %	Prohibida 21/1/30
Azúcar				18 %		Prohibida 19/7/31

(63) Se hace diferencia entre los efectos entrados del Paraguay y los de Sudamérica. La yerba y tabaco de otros países de Sudamérica tenía el 4 %.

(64) Se aclara de cualquier parte que sea. En esta ley no se hace la separación entre productos de Sudamérica y productos del Paraguay.

(65) Cigarros.

(66) La ley trata tales productos introducidos de provincias de la Confederación y no habla de Sud América.

En un principio las leyes no hacían diferenciación respecto a la introducción de los productos, fueran éstos de otros países sudamericanos o de las provincias; ella surge con mayor nitidez en la ley de 1836 de Buenos Aires. Sin embargo, esta provincia tendía a favorecer de igual manera la introducción de algunos países, como el caso de Paraguay y Chile. Respecto al primero no se establecía diferencia en productos tan fundamentales como yerba y tabaco con las otras provincias del litoral, hecho que provocó la queja de Corrientes, por intermedio de su gobernador Atienza, que consideraba lesiva la igualdad para los intereses de su provincia⁽⁶⁷⁾. El documento citado revela que no obstante las malas relaciones con Paraguay, a Rosas le interesaba mantener facilidades a su comercio por la razón de que la yerba y tabaco paraguayos, productos de gran demanda, eran preferidos por su calidad⁽⁶⁸⁾, de tal manera que dichos productos eran base de un comercio que desde la plaza de Buenos Aires se hacía con la Banda Oriental, Misiones Brasileñas y Entre Ríos.

En general la legislación ponía en pie de igualdad a Paraguay con las demás provincias, no obstante el retraimiento observado por dicho país bajo el mandato de Francia⁽⁶⁹⁾, igualdad que en el caso de Entre Ríos se mantenía para las mercaderías en tránsito.

Buenos Aires, en su ley para el año 1836, era quien más allanaba el camino a la entrada de productos, declarándose libre la de los tejidos, ponchos, vinos, aguardientes. Esta franquicia se extendía a productos provenientes de Chile por vía terrestre.

La tendencia general era de favorecer con menores o ningún derecho el comercio interprovincial. Este lo manifiesta claramen-

(67) Documento publicado por BARBA, ENRIQUE M., *Formación de la tiranía*. Rosas contestó: "...visto que alzar los derechos de los frutos del Paraguay, sería sólo hacer que los aficionados a ellos gastasen algo más, a que si se avenían a consumir los de Corrientes, como debía suceder en lo general por razón del menor precio, disminuyese el comercio del Uruguay que se hace a esta Provincia desde las Misiones Brasileñas, Entre Ríos y Banda Oriental, de cuyos puntos se trae a más del Tabaco y la Yerba, Cueros, Sebo, etc., y se llevan retornos considerables de efectos de esta Plaza". (El subrayado es nuestro). Redacción confusa que permite advertir la consecuencia de Rosas para con los intereses de la plaza de Buenos Aires. Termina el documento aconsejando que Corrientes adopte, al igual que Entre Ríos, una ley similar a la de Buenos Aires para el año 1836.

(68) La calidad del tabaco paraguayo queda expresada por D'ORBIGNY, ob cit., quien manifiesta existe gran cosecha en Corrientes para abastecer el consumo de Buenos Aires y Paraná, "que se venden en Buenos Aires con el nombre de cigarros del Paraguay".

(69) RENGGER y LONCHAMS, *Ensayo histórico sobre la Revolución del Paraguay*. Notas de Pedro Somellera, Buenos Aires, 1883, dice que en épocas normales se mantenía un tráfico de 200 embarcaciones anuales de "igual número de toneladas cada uno".

te Buenos Aires. Entre Ríos toma un camino intermedio, en tanto Corrientes llega a tomar medidas de tipo proteccionista, que lesionaban a provincias hermanas, al prohibir la entrada de aguardiente, azúcar y vinos (70).

e) *El comercio con la Banda Oriental.*

En la región existía un intenso comercio de cabotaje, realizado por embarcaciones menores, de poco calado y tonelaje, que les permitía salvar con facilidad los escollos del río de la Plata y del Paraná. Realizaban además la función de alije, ya citada, a embarcaciones mayores provenientes en su mayoría de Europa.

Era usual que la función de alije se realizase en el puerto de Montevideo sobre productos destinados a Buenos Aires, salvándose así los barcos de mayor calado de los inconvenientes del cruce del río, de pagar prácticos y demás impuestos, ya que las embarcaciones menores en su mayoría tenían patente de la provincia de Buenos Aires.

La competencia del puerto de Montevideo se agudizó posteriormente a la Guerra con Brasil. A las ventajas naturales sumó una inteligente política monetaria y legislación aduanera por la que el gobierno uruguayo tendía a favorecer el comercio con la Mesopotamia Argentina (71).

Montevideo “debe este estado de prosperidad — dice el representante francés Bellemare — a la libertad absoluta de comercio”, y agrega: “No se conocen aquí estos sistemas de prohibiciones tan comunes en Europa, bajo pretexto de favorecer ciertos productos del país y ciertos géneros de fabricación” (72). Si bien su legislación aduanera no era proteccionista en la medida de la de las provincias argentinas, se permitían ciertas restricciones.

(70) La actitud del gobierno de Corrientes contradecía sus teorías expuestas en la polémica de Ferré con Rojas y Patrón. *El Lucero*, periódico que defendía la política porteña, hizo la crítica correspondiente. *Documentos para la Historia Argentina. La Liga Litoral*. T. XVII, Ed. Peuser, Buenos Aires, 1922.

(71) Esto constituye una de las causas que explican por qué Rosas no trató la ratificación del tratado de paz con Brasil, el cual acordaba en artículo adicional el compromiso “de que la navegación del Río de la Plata y de todos los otros que desaguan en él, se conserve libre para los súbditos de una y otra nación por el término de 15 años”. A más de la competencia Oriental se tendría la brasilera.

(72) GUSTAVE BELLEMARE, *Notice sur la République Orientale de l'Uruguay*, Bayonne, 1835, Revista Histórica. Publicación del Museo Histórico Nacional, Montevideo, 1958.

La ley de Aduana de 1829 imponía un 20 % al azúcar, yerba mate y cacao; 25 % a muebles, arreos, calzados, vinos, aguardientes y cerveza. De igual manera lo establecía la ley del año 1831. Entraban libremente los cueros al pelo, crin, astas y sebo; lo que allanaba ampliamente la introducción de dichos productos de las provincias del Paraná⁽⁷³⁾. Esta consideración estaba completada con las facilidades a la reexportación de artículos y géneros extranjeros en dirección a puertos de los ríos Uruguay y Paraná, que “solo pagarán el uno por ciento y la mitad del eslingaje que ahora pagan”⁽⁷⁴⁾. Y para no dejar dudas en su intención de favorecer al comercio de cabotaje se expresaba que estas franquicias regían para embarcaciones menores de 150 toneladas. Tales disposiciones apuntadas tuvieron larga vigencia, desde que reportaban un beneficio a la nación uruguaya, a tal punto que en el año 1837 el P. E. vetó una ley que aumentaba los derechos de mercaderías trasbordadas a cabos adentro, ya que afectaba intereses del país⁽⁷⁵⁾.

Las provincias del litoral respondieron positivamente a la política uruguaya. La primera en dar el paso fué Entre Ríos, quien el 13 de agosto de 1829 declaró libres “de todo derecho de tránsito los efectos de ultramar y del país que se introduzcan en la provincia con destino...” a Uruguay, Corrientes y Misiones; disposición que se modificó parcialmente el 2 de agosto de 1830, estableciendo un derecho del 1 1/2 % al tránsito de cueros, yerba y tabaco trasladados tanto desde Buenos Aires como de Montevideo⁽⁷⁶⁾. Por su parte Corrientes, el 19 de enero de 1830, dispuso se cobrasen iguales derechos a las importaciones del Uruguay y provincias argentinas⁽⁷⁷⁾. Santa Fe, el 13 de junio de 1835, estableció iguales derechos de aduana para bebidas, yerba, tabaco provenientes de puertos extranjeros o argentinos⁽⁷⁸⁾.

Esta inclinación manifiesta hacia el comercio con Montevideo se explica además por la política monetaria uruguaya. Sabida es la depreciación de la moneda en la plaza de Buenos Aires, lo

(73) Leyes del 9 de marzo de 1829 y 26 de enero de 1831. En: *Registro Oficial y Registro Nacional* (Uruguay).

(74) Ley del 9 de marzo de 1829.

(75) Argumentaba el P. Ejecutivo en su Mensaje del 15 de febrero de 1838: “Es una disposición análoga a la dictada por el Gobierno de Buenos Aires para obligar a que se vayan a su peligrosa rada los buques de ultramar que prefieren quedarse en la bahía de Montevideo y remitir sus efectos en buques menores. Con tal medida se harían los consumidores y los intereses del tráfico de cabotaje que es necesario fomentar por todos los medios”. En: EDUARDO ACEVEDO, obra cit.

(76) *Recopilación de leyes, decretos y acuerdos de la Provincia de Entre Ríos*, desde 1831 a 1873, imprenta de “La Voz del Pueblo”. Uruguay, 1875.

(77) *Registro Oficial de la Provincia de Corrientes*.

(78) ÁLVAREZ, JUAN, *Historia de Rosario*.

que hacía que el producto extranjero elevara su precio y que la moneda recibida en pago fuera de escaso valor para operaciones comerciales en otras plazas. De tal manera, el comercio del litoral buscó una plaza de moneda más estable, en tanto que Uruguay tomaba medidas para sanear su moneda, prohibiendo el 13 de noviembre de 1829 el pago de derechos en moneda de Buenos Aires y declarando el 31 de diciembre de 1833 la “Extinsion del papel moneda de Buenos Aires en el Estado”, estableciendo a la vez la prohibición de su introducción y los contratos en dicha moneda ⁽⁷⁹⁾.

Buenos Aires no reaccionó de inmediato ante la desviación de su órbita del comercio del litoral; más vale trató de atraer el comercio de cabotaje, estableciendo que desde el 1º de enero de 1834 se permitiese el reembarco y trasbordo para los *puertos nacionales o extranjeros* que estuviesen fuera de la provincia, de artículos tales como caldos, tabaco y yerba, en barcos de la carrera, sin necesidad de abrir registro y siempre que los reembarcos se hiciesen exclusivamente por el puerto de la aduana ⁽⁸⁰⁾.

En la ley de Aduana para el año 1836 se fijaron disposiciones similares a las anteriores para los puertos de cabos adentro, sin hacer diferenciación entre los extranjeros. Sin embargo, poco más tarde, en adición a la ley del 4 de marzo de 1836, se impusieron derechos 4 veces mayores que los establecidos a los efectos de ultramar “que se trasbordasen o reembarcasen a cabos adentro, y que se introdujesen en esta Provincia ⁽⁸¹⁾, medida que afectaría directamente al puerto de Montevideo y que intentaba desplazar el comercio marítimo proveniente de Europa a Buenos Aires.

Rosas explicó en su Mensaje del 1º de enero de 1837 las causas de tal disposición, exponiendo que se introducían por vía del trasbordo mercaderías de ultramar “sin más recargo que las que entraban directamente”. Pero esto no era todo: “El retorno se haría en metálico — agrega — que servía para comprar en país extraño los frutos que debían llevar a su vez los buques extranjeros” ⁽⁸²⁾; es decir, Rosas no quería se hiciese con Buenos Aires lo que ésta hacía con las demás provincias.

(79) Registro Oficial y Registro Nacional (Uruguay). Además se tomaron medidas contra la moneda de cobre, que se introducía desde Brasil. Decreto del 3 de marzo de 1831.

(80) Registro Nacional.

(81) Recopilación... Esta medida fué derogada a causa del bloqueo el 28 de mayo de 1838 y reimplantada a su término, hasta su total derogación en 1852.

(82) H. MABRAGAÑA, *Los Mensajes*, t. I, 1810-1839.

VIII

Con la adición del 4 de marzo de 1836, Buenos Aires rompe definitivamente en lo comercial con Montevideo y vuelve su mirada al interior del país, a quien abre las puertas, al quitar toda traba, al comercio terrestre. En tanto, mantiene los ríos cerrados a la navegación extranjera, otorgando facilidades al cabotaje. Subsistirá siempre, sin embargo, un desplazamiento del comercio del litoral hacia Montevideo, que no puede impedir por ningún medio legal ⁽⁸³⁾.

Desde el punto de vista de Buenos Aires, “Los porteños, como los venecianos en sus tiempos áureos, trabajan para sí y para su comunidad” ⁽⁸⁴⁾; ésta trata de centralizar el comercio y la actividad económica del país en su torno, aprovechándose de la configuración geográfica ya expuesta. Política y economía se entrelazan en este fin, llevadas de la mano sutil de Rosas, que, paso a paso, etapa a etapa, va ampliando y estabilizando su poder.

La oposición a Buenos Aires la expresa más vivamente el litoral, y en especial Ferré. Su plan, más homogéneo y armónico, tiende a la organización constitucional del país y organización de las rentas nacionales, lo que implica la nacionalización de la aduana. Expuesto en 1830 ⁽⁸⁵⁾, la habilidad diplomática de Rosas

⁽⁸³⁾ Esto lo enunciaba Varela repetidamente desde las columnas de *El Comercio del Plata*. Véase: FLORENCIO VARELA, *Rosas y su gobierno*, Ed. Gleizer, Buenos Aires, 1927.

⁽⁸⁴⁾ ENRIQUE M. BARBA, *Orígenes y crisis del federalismo argentino*, en: *Revista de Historia*, Unitarios y Federales, Buenos Aires, 1957.

⁽⁸⁵⁾ *Memoria del Brigadier General Pedro Ferré*, octubre de 1821 a diciembre de 1842, Ed. Coni, Buenos Aires, 1921.

destruyó el pensamiento de los caudillos de la organización nacional⁽⁸⁶⁾; no podía entrar en concesiones cuando aún no dominaba políticamente la provincia, hecho que logra cuando desencadena y supera la crisis de 1833. Por otra parte, ceder en lo que respecta a la aduana era ceder parte de su poder, de acuerdo a las cifras y consideraciones antepuestas.

En lo que respecta a Ferré, si bien su plan no puede ser objetable, sí lo son los hechos de su administración: en tanto que pregona un proteccionismo en defensa de la manufactura local, pone trabas a productos de otras provincias. La experiencia histórica indica que la mejor forma de favorecer el comercio e industrias locales es liquidando las trabas al comercio interno y promoviendo una legislación aduanera proteccionista. En su actuar, Corrientes, dentro de su marco geográfico y sus posibilidades económicas, no difería del de Buenos Aires, pues solo consultaba las necesidades de su economía, dañando — caso de los vinos y aguardientes — a Cuyo.

Las provincias por entonces se repliegan sobre sí mismas, exigiendo cada una de sus aduanas la subvención de sus necesidades, que no quieren hacer recaer a modo de contribución directa sobre sus habitantes, los cuales, en medio de la anarquía existente, carecen de bienes de producción⁽⁸⁷⁾.

Las aduanas interiores, que entorpecían y dificultaban el comercio interno, no alcanzaban con su producto a satisfacer las necesidades de los estados, produciendo a la postre una situación de anarquía interna, de la cual emergía como estado poderoso el de Buenos Aires, que tendía a organizar por vía práctica al país, tras la concentración del poder económico basado en su resorte básico, la aduana de Buenos Aires.

HORACIO PEREYRA

(86) Al ganar la voluntad de Quiroga y doblegar a López, Rosas liquidó el pensamiento de los caudillos de organizar el país, por el que lucharon en 1820 y querían darle forma en 1831. Véase: *Correspondencia entre Rosas, Quiroga y López*, recopilación, notas y estudio preliminar de ENRIQUE M. BARBA, Ed. Hachette, Buenos Aires, 1959.

(87) Tal fué lo expuesto por Gorriti cuando el Congreso Constituyente (1824-1827) discutió la ley por la que las aduanas pasaron a depender de la Administración Nacional. *Asambleas Constituyentes Argentinas*, publicación del Instituto de Investigaciones Históricas, dirigida por Emilio Ravignani, t. II, 1825-1826, Ed. Peuser, Buenos Aires, 1937. Sesión del 13 de marzo de 1826.

APÉNDICE

(1)

Por su valor didáctico-documental damos a conocer la *Carta Esférica del Río de la Plata en la América del Sur* ⁽⁸⁸⁾ levantada por don Andrés Oyarvide y corregida por Benito Aizpurúa, Piloto de Altura y práctico de dicho Río en los años 1823, 1824 y 1825. Puede observarse que esta carta expone con claridad las diferencias físicas entre los puertos de Buenos Aires y los de Montevideo y Maldonado. De estos últimos acompaña en la parte inferior un detalle donde gráficamente se advierte las comodidades de sus radas, en las cuales aparecen anclados y cobijados debidamente buques de mayor tonelaje. Esto no ocurre en Buenos Aires, donde los buques aparecen anclados distantes de la costa. En la costa argentina frente a Buenos Aires el “Banco de la ciudad” obstruye el acercamiento de embarcaciones de mayor calado al puerto; contrasta con ello las ventajas naturales del puerto de la Ensenada, frente a las “Colinas de la Ensenada”, donde después de bordear el “Banco de Santiago” las embarcaciones encuentran amplia protección.

Esta carta fué muy difundida en su época. Avisos hay en la Gaceta Mercantil y en el British Packet. En el Uruguay en el Semanario Mercantil de Montevideo ⁽⁸⁹⁾ leemos: “Aviso: Se ven-

⁽⁸⁸⁾ Dejo constancia de mi agradecimiento al señor director del Archivo de la Dirección de Geodesia de la Provincia de Buenos Aires, señor José María Prado.

⁽⁸⁹⁾ Número del 18 de octubre de 1828.

den Planos del Rio de la Plata corregidos por D. Benito Aizpurua en 1825, en Almacen de D. Manuel Luna. Calle de S. Carlos.”

Un agregado a su carta trajo a Aizpurua en 1831 algunos dolores de cabeza. El 12 de mayo la Gaceta Mercantil bajo su firma publicaba un aviso a los navegantes de buques “de calazon que recalén en el Rio de la Plata, con destino a Buenos Aires”, advirtiéndoles de la formación de un nuevo banco “al N. $\frac{1}{4}$ N.E. del mundo, de la Punta del Indio distancia como 11 millas con corta diferencia”. Este hallazgo le acarreó una polémica con dos prácticos de Montevideo; Santiago Soriano (a) Chantapé y José María González (a) Puerto Rico, los que pusieron en duda las exactitudes de la carta de Aizpurua y el posterior hallazgo. La discusión los llevó a un desafío por 1.000 patacones. Esta polémica salió publicada en la Gaceta Mercantil y Diario de la Tarde en los meses de octubre y noviembre. Diremos por último que la Sociedad de Prácticos de Buenos Aires, bajo la firma de Vicente Casares, hizo una publicación respaldando la seriedad del trabajo de Aizpurua.

(2)

La estadística siguiente la publicamos en función de la comprensión de la lucha entre los puertos de Montevideo y Buenos Aires. Se toman en cuenta aquellas embarcaciones que arribaron a cada puerto provenientes de ultramar, exceptuándose las que hacían comercio directo entre ambos puertos.

Obsérvese que en el año 1834 el puerto de Montevideo superó al de Buenos Aires; precisamente en ese año ambas partes dieron su principal legislación sobre cabotaje y trasbordos. Después de las alteraciones lógicas del bloqueo disminuyeron los entrados en Buenos Aires aumentado en consonancia los de Montevideo, pero, a la terminación del bloqueo se puede advertir: 1) Que siguió concurriendo, aún más aumentó, el comercio extranjero, lo que permite suponer que no obstante la situación creada por el bloqueo, la plaza mantuvo su importancia; 2) Buenos Aires no volvió a superar a Montevideo, por lo que el hecho apuntado para el año 1834 adquiere mayor importancia.

Buques entrados a Buenos Aires y Montevideo

<i>Años</i>	<i>Buenos Aires</i>	<i>Montevideo</i>
1830	257	213
1831	207	194
1832	213	176
1833	294	265
1834	261	308
1835	213	No hay datos
1836	200	335
1837	228	374
1838	70 (1/1 a 28/3)	495
1839		512
1841 (31/12/41 a)		700
1840 (1/11/40)	662	789
1842	406	824

Fuentes: British Packet and Argentine News, N° del 10 de marzo de 1849. (La misma estadística la publicó días más tarde la Gaceta Mercantil, N° del 26 de marzo). Acevedo Eduardo: Anales... T. II. Lamas Andrés: Noticias estadísticas de la República Oriental del Uruguay. Edición bajo el título: *Los "Apuntes estadísticos" del Dr. Andrés Lamas*, por Horacio Arredondo, Montevideo, El Siglo Ilustrado, 1928.