

Los caminos del mercado en el alto Uruguay: comercio y política mercantil del Oriente entrerriano en tiempos de guerra

Roberto Schmit

Instituto Ravignani, UBA-UNGS

“...los magníficos ríos de la Plata, Paraná, Paraguay y Uruguay corren como arterias a través del corazón del territorio, proporcionando un ininterrumpido canal de comunicación, a lo largo de muchos miles de kilómetros, entre las regiones fértiles de este vasto continente.” (William Mac Cann, 1847)¹

Resumen

Este artículo analiza las exportaciones e importaciones en el Alto Uruguay. En su análisis, cuantitativo y cualitativo del tráfico y de la política mercantil implementada entre 1820 y 1850, muestra nuevas evidencias de como ellos afectaron los negocios en el Río de la Plata a mediados del siglo XIX.

Abstract

This article is to analyze the export and inport in the Alto Uruguay. By means of quantitative and qualitative analyses of the traffic and the trading policies implemented between 1820 and 1850, new evidence is offered which reassertains of business in the Rio de la Plata in mid 19th century.

Desde fines del siglo XVII buena parte de las economías coloniales rioplatenses ya se hallaban vinculadas con el espacio económico altoperuano y al comercio atlántico; para entonces ellas enviaban rumbo a los mercados mineros los bienes de “Castilla” que llegaban al puerto de Buenos Aires, junto a los productos de la “tierra” que eran, entre otros, los pecuarios litoraleños, los vinos y el aguardiente producidos en la zona de Cuyo, la yerba mate del Paraguay, las mulas y los textiles que se fabricaban en Córdoba y Tucumán y el ganado que se criaba en Salta y Jujuy. De esa manera se fue conformando un espacio comercial integrado alrededor del mercado minero productor de plata, al que se agregó luego, a partir del siglo XVIII, la de-

¹ William Mac Cann, *Viaje a Caballo por las Provincias Argentinas*, Buenos Aires. Ed. Hyspamerica, 1985, p. 147.

manda de algunos mercados urbanos que comenzaban a experimentar un marcado crecimiento demográfico. Con ello se ampliaba el comercio y consumo de bienes, al tiempo que la minería continuaba aportando el metálico que se utilizaba como medio de pago para sostener el intercambio mercantil.²

Este espacio económico regional se mantuvo integrado a lo largo de la época colonial; por lo cual por más de doscientos años, barcos, carretas y recuas de mulas transportaron por las tierras rioplatenses un intenso tráfico que incluía una amplia gama de productos. Esta vitalidad en los flujos mercantiles posibilitó la consolidación de los negocios en el área rioplatense, alimentando el crecimiento de las producciones locales y el enriquecimiento de los productores y comerciantes que operaban en los mercados americanos.³ Para aquella época tardo-colonial la joven producción pecuaria del territorio del Oriente entrerriano, todavía en vías de una muy reciente colonización, encontró posibilidades de desarrollar su producción pecuaria, lo que posibilitó la exportación de cueros hacia el puerto de Buenos Aires; junto a la cual se agregaba la cal, el jabón y la leña que consumía el ámbito urbano porteño.

Pero luego de la Revolución de 1810 con el advenimiento de las guerras de independencia y la crisis de la producción minera, aquel conjunto de vínculos comerciales que unía el territorio virreinal comenzó a agonizar, para luego casi desaparecer. Las consecuencias que trajo la Revolución también incluían un largo ciclo de guerras independentistas, que en su propia dinámica consumieron en parte las fuentes de riqueza. En primer lugar, los frentes de batalla contra los españoles en el noroeste del territorio rioplatense alteraron los circuitos del comercio alto peruano, reduciendo o entorpeciendo los negocios que habían sostenido esas economías durante varios siglos; en segundo término afectando los recursos productivos y los capitales disponibles para los negocios.

Pero a partir de aquella primera década posrevolucionaria no todo aparecía tan desfavorable para los productores pecuarios, pues en medio de tantas pérdidas algunas economías comenzaban a encontrar un nuevo rumbo, que consistía en fortalecer a través del libre-comercio, decretado en 1813, una acelerada inclusión de las producciones rurales en la economía atlántica. La producción ganadera que en tiempos coloniales había comenzado a exportarse como un complemento muy secundario de los metales, pasaba ahora a jugar un rol preponderante. De esta manera durante el siglo XIX las tierras de la cuenca del Río de la Plata, especialmente las que integran actualmente la zona sur del Brasil, la República Oriental del Uruguay y el Litoral argentino, que eran productoras de bienes de exportación y puertos de in-

² Carlos S. Assadourian, "La producción de la mercancía dinero en la formación del mercado interno colonial", en: E. Florescano (Comp.), *Ensayos sobre el desarrollo económico de México y América Latina 1500-1975*, F.C.E., México, 1985. C. S. Assadourian, *El sistema de la economía colonial*, I.E.P., Lima, 1982.

³ Zacarias Moutoukias, *Contrabando y control colonial en el siglo XVII*, Buenos Aires, CEAL, 1988. Juan Carlos Garavaglia, *Mercado interno y economía colonial*, Enlace-Grijalbo, México, 1983. Tandeter, Miletich, y Schmit, "Flujos mercantiles en el Potosí colonial tardío", en: *Anuario IEHS*, N. 9, Tandil, 1994. pp. 97-126.

greso de las importaciones, se iban a convertir en los centros más dinámicos de la producción y del comercio Atlántico en el cono sur.⁴

La notable fragmentación de la soberanía ocurrida en esta región con la caída del Estado colonial español, si bien como decíamos, no fue el mejor contexto esperado para los negocios mercantiles, tampoco generó barreras impenetrables a la interacción de las economías regionales, ni al comercio atlántico. De esa manera, a pesar de los múltiples conflictos e inestabilidad institucional desatados, hubo una intensa movilidad fronteriza que dio lugar al nacimiento de poblaciones con actividades lícitas o ilícitas de contrabando y complicidad mutua. Por lo cual los ríos del Plata fueron más bien un lugar de encuentro y actividad económica, y no una frontera que dividió a las poblaciones.⁵ Por ello, dentro del espacio económico platino fueron los ríos Paraná y Uruguay las mejores vías de circulación para los bienes de exportación e importación. Pero, por ellos sólo pudo circular el comercio de cabotaje, pues Buenos Aires fue intransigente en permitir la libre navegación de los ríos, manteniendo su puerto, junto con el de Montevideo, como las únicas alternativas de vinculación ultramarina para todo el comercio rioplatense.⁶

Entonces a partir del decenio de 1820, cuando la Independencia americana estaba asegurada, quedó planteado un gran desafío para las economías provinciales, ¿podrían enfrentar con éxito las transformaciones que demandaba la era pos-independentista? Por los diversos tipos de producciones e instituciones que tenían las provincias rioplatenses y por su posición respecto al mercado Atlántico, no todas ellas estaban en condiciones de aprovechar de igual manera las nuevas coyunturas económicas, por lo cual este nuevo rumbo exportador no era necesariamente viable para todas. Por ello, sólo algunas economías como la entrerriana pudieron encontrar mejores beneficios, mientras otras se limitaron a reconstruir sus antiguas tradiciones.⁷

⁴ Tulio Halperin Donghi, *Reforma y disolución de los imperios ibéricos 1750-1850*, Madrid, Ed. Alianza, 1985. John Lynch, "Las Repúblicas del Río de la Plata", en *Historia de América Latina*, vol. 6, Barcelona, Ed. Critica, 1991. Prados de la Escosura y Amaral (eds.), *La independencia Americana: consecuencias económicas*, Madrid, Ed. Alianza, 1993.

⁵ Thomas Whigham, "The back-door approach: the alto Uruguay and paraguayan trade, 1810-1852", *Revista de Historia de América*, n° 109, México, I.P.G.H., 1990, pp. 45-67. Lilia Inés Zanotti de Medrano, "Un ciclo comercial en la Cuenca del Plata (1852-1920)", *Revista Complutense de Historia de América*, n° 18, Madrid, 1992, pp. 219-239.

⁶ Mirón Burgin, *Aspectos económicos del federalismo Argentino*, Buenos Aires, Ed. Solar/Hachette, 1960. José Pedro Barrán, *Apogeo y crisis del Uruguay pastoril y caudillesco 1839-1875*, Montevideo, Ed. Banda Oriental, 1988. José Carlos Chiaramonte, *Mercaderes del Litoral. Economía y sociedad en la provincia de Corrientes, primera mitad del siglo XIX*, México-Buenos Aires, Fondo de Cultura Económica, 1991. Raúl Jacob, "Uruguay: Integración y desintegración de un pequeño mercado regional", *Siglo XIX*, N° 14, México, 1993. pp. 211-238.

⁷ Viviana Conti, "Espacios económicos y economías regionales. El caso del norte argentino y su inserción en el área andina en el siglo XIX", en: *Revista de Historia*, N. 3, 1992. pp. 27-40. Viviana Conti, "El norte argentino y Atacama: producción y mercados", en: *Siglo XIX*, N. 2: 14, México, Universidad Autónoma de Nueva León, Instituto "Dr. J. M. Mora", México, 1993. pp.7-38. Félix Converso, *Finanzas públicas y mercado de mercancías en el siglo XIX*, C.E.H. Córdoba, 1995. Silvia Romano, "Córdoba y el intercambio regional, 1820-1855", XV Jornadas de Historia Económica, Tandil, 1996. Silvia Palomeque, "La circulación mercantil en las provincias del Interior 1800-1810", *Anuario IEHS*, N.4, Tandil, 1989. pp.131-210. Esteban Nicolini, "Orientación del comercio de Tucumán entre 1825 y 1852: tensión entre el mercado del Pacífico y el del Atlántico", *DATA*, N.2, La Paz, Bolivia. pp. 63-95.

Pero el Oriente entrerriano al igual que la campaña bonaerense por sus recursos en tierras vacantes y un incipiente desarrollo rural tardo-colonial fueron dos de las principales beneficiarias de este nuevo contexto económico. Entonces fue evidente que el principal motor e impulsor del esquema exportador pecuario fue la provincia de Buenos Aires, cuyo puerto recuperaba el liderazgo en su rol de eje principal en la inserción económica al Atlántico. Esta creciente conexión mercantil permitía colocar los productos primarios de la ganadería en las plazas mercantiles de los países europeos que se hallaban en pleno proceso de industrialización. Por ello los porteños defendieron afanosamente la plena libertad de comercio de su puerto e impulsaban decididamente estrechar los vínculos mercantiles con el exterior.

El comercio rioplatense

¿Cuál fue el ritmo del comercio de las provincias luego de la Revolución? Nuestros recientes estudios sobre el Litoral marcan un ciclo con dos momentos diferentes. La "crisis" desatada por las guerras de independencia y por la inestabilidad política parecen haber afectado la circulación mercantil y la producción sólo hasta 1825. Luego se inicia un largo ciclo hasta la mitad de siglo, que si bien tuvo varias fluctuaciones impuestas en 1826-28, 1838-40 y 1845-47 por los bloqueos comerciales, registró un alza sostenida en la producción de la región bonaerense-litoraleña. Claro que la visión de conjunto no debe ocultar el hecho que dentro de esta región cada provincia tuvo una participación diferente, y su adaptación a las nuevas condiciones fue dispar.⁸

Como ya señalamos, el caso más notable fue el de Buenos Aires que a partir de 1820 comenzó su proceso de expansión de la frontera rural.⁹ Esta nueva disponibilidad de tierras para la producción, le permitirá a la provincia poner en producción nuevas áreas para la producción rural y proveer al mercado urbano y sobre todo a su puerto de mayor cantidad de cueros, sebo, carne salada, lana y cereales. Según recientes estimaciones sobre el comercio exterior, la campaña bonaerense aportaba desde 1820 cantidades crecientes de productos ganaderos al mercado atlántico. Sobre todo desde comienzos del decenio de 1830 se mantenía el flujo ex-

⁸ Claudia Wentzel, "El comercio del Litoral de los Ríos con Buenos Aires 1783-1821", *Anuario IEHS*, 3, Tandil, 1987, pp.161-210. Miguel Rosal, "El Río de la Plata en la primera mitad del siglo XIX: las relaciones comerciales entre el Interior y Buenos Aires 1831-35", en: *BIHAA*, N° 5, Buenos Aires, 1992, pp. 49-75. M. Rosal, "El Interior frente a Buenos Aires: flujos comerciales e integración económica 1831-1850", en: *Secuencia*, N. 31, Instituto Mora, México, pp. 51-111. Roberto Schmit, "Comercio y mercado en el Litoral argentino durante la primera mitad del siglo XIX", en: Silva Riquer, Crosso y Yuste (comp), *Circuitos mercantiles y mercados en Latinoamérica, siglos XVIII y XIX*, Instituto Mora, México, 1995, pp. 291-325. Schmit y Rosal, "Las exportaciones del Litoral argentino al puerto de Buenos Aires entre 1783-1850", en: *Revista de Historia Económica*, N° 3, Ed. Alianza, Madrid, 1995, pp. 581-607. Rosal y Schmit, "Del reformismo colonial borbónico al librecambio: las exportaciones pecuarias del Río de la Plata 1768-1854", en: *BIHAA*, N° 20, Buenos Aires, pp. 69-109.

⁹ Tulio Halperín Donghi, "La expansión ganadera en la campaña de Buenos Aires (1810-1852)", *Desarrollo Económico*, n° 1-2, Buenos Aires, 1963, pp. 57-110 y *Revolución y Guerra. Formación de una elite dirigente en la Argentina criolla*, Buenos Aires, Ed. Siglo XXI, 1972.

portador de la producción pecuaria volcando cada año a las exportaciones ultramarinas un promedio de 500 mil cueros vacunos, ésta, para la década de 1840 alcanzaba un nuevo despegue y su promedio se multiplicaba notablemente llegando a 1.5 millones de cueros vacunos anuales.¹⁰

Aquella evidencia permite sostener, que más allá de los efectos negativos que provocaron los bloqueos comerciales al puerto bonaerense, es indudable que desde 1829 la economía provincial y el comercio porteño adquieren una sólida tendencia al crecimiento que tiene como correlato el ascenso al poder del Rosismo. Si bien el valor de los productos para la exportación no alcanzó para obtener una balanza comercial favorable, sí resultaron suficientes para mantener buena parte del intercambio ultramarino, del cual el Estado provincial obtuvo sus ingresos fiscales y los "capitalistas" sus ganancias.

En tanto en la provincia de Entre Ríos fue ocurriendo un proceso similar al de Buenos Aires, aunque con una evolución más modesta y retardada. Recién desde mediados de la década de 1830 el comercio provincial comienza a crecer, y desde 1840 muestra una acelerada expansión. Para entonces, la campaña entrerriana aporta al mercado atlántico un conjunto de productos idénticos a los porteños: básicamente se trataba de cueros vacunos, carne salada, sebo y lana.¹¹

En este caso, el aumento del comercio pecuario está íntimamente ligado al control y poblamiento de tierras nuevas en la frontera situada en la costa oriental entrerriana. Por ello, desde los primeros años de la década de 1840 será cada vez más gravitante la zona que bordea la ribera del río Uruguay, la que se convierte en el núcleo más dinámico de la economía provincial. Allí, a pesar de los inconvenientes que generó la guerra permanente, se fueron consolidando las estancias ganaderas y la industria saladeril que darán sustento material al crecimiento mercantil.

Ya para mitad de siglo XIX Entre Ríos era una de las provincias más pujante del comercio rioplatense, este dinamismo puede ponderarse -más adelante- a través del peso que tenía el comercio exportador entrerriano en Buenos Aires y Montevideo. El aumento de las exportaciones de Entre Ríos se debió al crecimiento de la zona Oriental de la provincia, que actuó en consonancia con el traslado del eje del tráfico comercial de cabotaje en la cuenca del Plata desde el río Paraná -donde se ubicaba hasta principios de los 30- al río Uruguay.

También, si examinamos las exportaciones de cueros vacunos (el principal producto de exportación pecuaria) per cápita de las provincias rioplatenses a través del puerto de Buenos Aires se puede ponderar el notable incremento del comercio pecuario entrerriano y el aumento que registró desde la década de 1840.

¹⁰ Rosal y Schmit. "Del reformismo colonial borbónico al librecambio...", op. cit.

¹¹ R. Schmit, "Comercio y mercado en el Litoral argentino...", op. cit. T. Whighan, *The politics of River commerce in the Upper Plata 1780-1870*, Albuquerque: University of New Mexico Press, 1991.

Cuadro 1
Exportaciones per cápita de cueros vacunos del puerto de Buenos Aires

Provincia	1831-35	1840-50
Buenos Aires	18,69	47,62
Entre Ríos	8,16	25,27
Santa Fe	4,40	10,35
Córdoba	2,45	2,74
Corrientes	2,38	6,42

Fuente: Rosal y Schmit, "Del reformismo colonial borbónico al librecomercio...", op. cit.

En cuanto a la evolución del valor de las exportaciones de la provincia al puerto de Buenos Aires se puede ver la tendencia ascendente que registra el comercio, que sólo es interrumpida temporalmente cuando los porteños sufrieron los bloqueos comerciales en su tráfico a ultramar. Dentro de ese flujo, los productos pecuarios son los principales componentes, se destacan los cueros vacunos (tanto salados como secos), la lana, el tasajo, el sebo, la grasa y los cueros baguales; junto a ellos se exportan la cal, el jabón y la madera.

El comercio entrerriano en el río Uruguay

El comercio exterior del Oriente entrerriano se realizaba a través de los puertos de Concepción del Uruguay y más tarde en la década de 1830 desde Concordia.¹² Desde allí los productos podían enviarse vía fluvial hacia las plazas de Buenos Aires o de Montevideo, situación que permitió a esta zona tener alternativas más amplias que las restantes zonas rioplatenses, y que -como veremos más adelante- pudo explotar el Oriente entrerriano con bastante éxito durante la segunda mitad de la década de 1840.

Para entonces, el río Uruguay era una ruta fluvial que permitía el tránsito de las exportaciones e importaciones a ultramar, pero también era una zona de tránsito de una gran variedad de productos regionales del Paraguay y el Brasil como: la yerba mate, el azúcar, tabaco, café, arroz y aguardiente, que se dirigían a una gran cantidad de mercados del territorio rioplatense, donde se consumían en enormes cantidades. El río poseía dos tramos perfectamente navegables; el primero en el Alto Uruguay entre Misiones y el Paso de los Higos (hoy Monte Caseros) en Corrientes. Luego, a partir de allí, había un segmento que era casi intransitable, pues tenía una pendiente que producía una bajada de 35 metros, conocida como el Salto Grande y otro más adelante llamado Salto Chico a la altura de la ciudad de Concordia en Entre Ríos y la ciudad de Salto en la Banda Oriental. Para sortear este sector del río, los productos eran descargados a tierra en Belén o en Federación para ser transpor-

¹² El puerto de Federación se habilitó al comercio exterior recién en 1849, aunque ya desde 1847 la villa permitió el ingreso de reexportaciones que luego iban a Concordia a través de un tráfico terrestre de carretas. En cambio, durante los primeros años las operaciones de exportación de productos pecuarios no fueron significativas.

tados en carretas pasando el salto, para luego ser reembarcados. Finalmente, el segundo tramo, desde Concordia hacia el sur, el río resultaba muy navegable hasta los grandes puertos del Río de la Plata. Por ello, este curso de agua fue una excelente vía para que los comerciantes pudieran vincular el tráfico de los efectos locales, regionales y ultramarinos.¹³

Desde 1820 a través del río (tanto para exportar o importar) se recolectaba el flujo mercantil proveniente de Itapúa (Encarnación), Rinconada o Trinchera de San José (Posadas), el puerto Hormiguero, San Borja, entre tierras fronterizas paraguayas y brasileñas. Luego seguía por los puertos de La Cruz, Itaquí, Restauración (Paso de los Libres) y Uruguayana en los límites entre correntinos y brasileños. Y más tarde transitaba por Mandisoví (Federación), Belén, Concordia, Salto, Paysandú y Concepción del Uruguay puertos limítrofes entre los entrerrianos y los orientales. Por último, los bienes tomaban contacto con los puertos ultramarinos de Buenos Aires y Montevideo.

El comercio durante el lapso 1820-1840

Durante las décadas de 1820-30 las exportaciones del Oriente tuvieron un comportamiento similar a las del resto de la provincia, es decir que se movieron dentro de un cuadro de lento crecimiento, que se vio afectado por los bloqueos comerciales de 1826-28 y de 1838-40. Su composición era básicamente de productos pecuarios que salían desde el puerto de Concepción del Uruguay. Para esta época se exportaban fundamentalmente cueros vacunos y baguales secos, crin y algo de lana y de sebo. Junto a ellos se enviaban partidas de jabón, cal y maderas.

En tanto, el comercio de reexportación inicialmente fue bastante limitado en los puertos del Oriente entrerriano, ya que éste se realizaba fundamentalmente por la costa de enfrente, con epicentro en el pueblo del Salto en territorio de la Banda Oriental. Por lo cual los ingresos se limitaron solamente a partidas menores para el abasto de las localidades cercanas. Pero ya para mediados de la década de 1830 la situación comenzó a cambiar, pues se produjo una reorganización de las rutas mercantiles. Entonces, lentamente volvieron a ingresar mayores cantidades de reexportación, sobre todo yerba mate para abastecer mercados dentro y fuera de la provincia. Aquella situación se fortaleció mucho en el territorio entrerriano con la fundación del pueblo de Concordia y de su puerto, que desde 1832 ofreció mejores condiciones naturales para la carga y descarga de barcos, a lo que se sumó el apoyo del gobierno provincial, que gravó muy modestamente las reexportaciones alentando la llegada del comercio yerbatero.

Si bien las partidas comerciales en los primeros años no fueron importantes, a partir de 1836 la inestabilidad política y las luchas internas debilitaron los negocios en el Salto, lo que favoreció la llegada de mayores operaciones a Concordia. Como lo remarcaba el Receptor y Comandante militar del pueblo, "...han formado

¹³ Erich Poenitz, "La ruta Oriental de la yerba. Navegación y comercio en el Alto Río Uruguay", en: *Cuadernos de Estudios Regionales*, N° 1, I.R.I.C. y T., Concordia, 1981.

una compañía de \$ 20 000 para contratar las cargas desde San Borja a Ytapuá hasta Buenos Aires y tendremos paciencia hasta que el cielo nos mejore la suerte...".¹⁴

Más tarde, en 1837 una nueva invasión militar al pueblo del Salto posibilitó el acrecentamiento del movimiento mercantil en Concordia, para entonces arribaron buena cantidad de cargamentos desde Montevideo y Buenos Aires. Entonces el Receptor del pueblo comunicaba que "...tenemos aún infinitos vecinos del otro lado domiciliados y afincados en esta, por otra parte muchos de los consignatarios del Salto, poderosos, los tenemos en Concordia, por ser este punto mejor tránsito, como lo han visto y practicado,...".¹⁵ Pero este lento progreso se vio detenido al desatarse el bloqueo naval francés al Río de al Plata, que fue acompañado en el comercio del Uruguay con un bloqueo del puerto de Herrero (el principal de Concordia) por parte de los aliados de Ribera, y a partir de entonces el tráfico fue desviado hacia Belén.

En pleno bloqueo al puerto de Buenos Aires, nuevos negocios se mantenían en el Alto del Uruguay donde se incrementaba el arribo de productos destinados a los mercados de las provincias rioplatenses. Esas actividades fueron aprovechadas por los comerciantes entrerrianos, ya que por entonces los correntinos realizaron grandes concesiones comerciales, por lo cual "El primero que hizo uso de tal franquicia fue mi muy amigo Noguerras mandando 8 carretas con frutos. Yo supe que Cruzú Cuatía esta desurtida de efectos, y voy a aprovechar aquellas para introducir a aquel destino dos facturas de Barceló y una mía las dos con un importe aproximado a 3000 pesos plata, lo cual va por nuestra citada sociedad. Esta determinación se ha tomado en creer que siendo como somos los primeros en esta especulación puede que ella ser lucrativa...".¹⁶

De esta manera entre 1839 y 1843 se dieron altibajos permanentes en el comercio de reexportación del Alto del Uruguay, donde las tensiones políticas y el control militar favorecían o perjudicaban coyunturalmente a los diversos puertos, en una disputa que no tenía por entonces un claro dominador.

El "gran salto" comercial, 1843-1853

A partir de 1843 el comercio del Oriente entrerriano logró experimentar un alza considerable en sus valores. A ello no fue ajeno el progreso de las exportaciones pecuarias de la zona junto a la política mercantil de puertos abiertos llevada adelante durante el bloqueo ultramarino de 1845-1848. Esto permitió que gran parte del tráfico de exportación, importación y reexportación transitara por los puertos de Concordia y Concepción del Uruguay, encubriendo su flujo para evitar un grave conflicto con el gobierno de Buenos Aires que había prohibido el comercio con Montevideo y el sur del Brasil a todas las provincias de la Confederación.

14 Antonio Navarro a Del Castillo, 12-11-1836. Archivo Histórico de Entre Ríos (en adelante AHER), Hac. II. Subserie E, Carpeta 1, Legajo 4.

15 Clusellas a Del Castillo, Concordia 13-3-1838. AHER, Hac. II, Subserie E, Carpeta 1, Legajo 10.

16 Vicente Montero a Justo J. Urquiza. Concordia, 20 de agosto de 1838. Archivo Palacio San José, Correspondencia.

Pero pese a las amenazas porteñas fue intenso el tráfico desde Entre Ríos. El comercio que ya se venía incrementando registró un verdadero salto desde 1846 gracias a la política seguida por el entonces gobernador provisorio entrerriano Antonio Crespo, quien autorizó el arribo de los barcos de "banderas amigas".

El gobierno de Buenos Aires una vez desatado el bloqueo al Río de la Plata, intimó en 1845 a los entrerrianos a terminar con el comercio vía Montevideo y a cumplir con las órdenes dictadas por Rosas a la Confederación. Éstas establecían que sólo debe "Permitir V.E. la introducción en los puertos de la provincia de su mando en buques nacionales, con exclusión de toda otra bandera de los efectos que se transborden del puerto de Montevideo; debiendo los empresarios de estas introducciones prestar fianza a satisfacción del Colector de esa Aduana por el duplo del valor de los cargamentos [...] Relativamente a la exportación de frutos de esa provincia, la permitirá V.E. así mismo por ahora para el puerto de Montevideo, con excepción de las carnes frescas, o saladas, sean de la clase que fueren, charque dulce, sebo, belas, grasa, lenguas saladas y otros comestibles, y solamente buques argentinos que del mismo puerto hayan introducido mercancías y generos a los puertos y puntos de esa provincia forzando el bloqueo, sin poderlo hacer los buques que de aquella misma procedencia vayan en lastre".¹⁷

Para entonces las autoridades del Oriente entrerriano, a pesar de la rápida respuesta favorable que Urquiza remitió a Buenos Aires sobre el cumplimiento de estas instrucciones, desarrollaron como se puede ver en el gráfico una "sutil" política de gran tolerancia en beneficio de la coyuntura local.

Es interesante analizar la evolución de la política de puertos abiertos y las razones que guiaron a los líderes entrerrianos a tomar, no sin una gran cuota de riesgo, estas decisiones. La misma se puede analizar al detalle a través de la correspondencia que mantuvieron por entonces el Gobernador Justo José de Urquiza, que estaba en el frente de guerra, con el Gobernador interino Antonio Crespo, quien fue el responsable de las medidas de gobierno.

En un principio cuando Urquiza percibió la autonomía con la cual se movía el gobernador interino le escribió diciéndole "...He sido impuesto por un conducto seguro y respetable, que a pesar del sabio ... decreto del Exmo. Sr. Gob. de Buenos Aires encargado de las relaciones exteriores de la Confederación Argentina sigue aun el comercio de esa provincia con el territorio del Brasil por el puerto de La Concordia, sensible me sería que esto fuese cierto y que así se contraría esa medida de tantas importancia hermanadas por aquel gobierno, con el tino que tanto lo distingue. En consecuencia debe Ud. poner todo su conato en cortar semejante escandaloso abuso (en como así fuese) y castigar rigurosamente a los contraventores al mencionado decreto, que prohíbe ese tráfico, es esto de suma necesidad y creo que Ud. no descuidará un punto tan exencial".¹⁸

Pero aquel cierto enojo inicial de Urquiza pronto desapareció ante el éxito financiero y comercial que le iban proporcionando los hechos, así unos meses después le confesaba a Crespo que: "...Conozco cuan sinceramente es Ud. mi amigo, es-

17 Felipe Arana al Gobernador Justo J. Urquiza, 1/11/1846, AHER, Gob. II, Carpeta 7, Legajo 14.

18 Justo J. Urquiza a A. Crespo, 31-3-1845, AHER, Hac. II, Carpeta 1, Legajo 3.

toy muy satisfecho de todos sus proceder y a su capacidad y patriotismo debo gran parte de haber hallado mi patria en orden, con un Exto. virtuoso y en arreglo todos los Departamentos como patriota y como Entrerriano se lo agradezco de corazón y es tal mi confianza en Ud. que lo considero otro yo...".¹⁹

Para entonces la política de Crespo había logrado un evidente éxito tanto en la recaudación fiscal como en el movimiento comercial, por lo cual Urquiza reconfirmó al Gobernador interino su aval a la política mercantil que había implementado, comentándole muy explícitamente que "...las dos últimas [correspondencias] del 26 se reducen en su mayor parte a darme explicaciones respecto al comercio hecho en nuestros pueblos de la costa del Uruguay. Estoy muy conforme con todo y por lo mismo conviene que siga la cosa en el mismo estado, puesto que Ud. se anima a cargar la leña que ha hecho dejándole seguir el gobierno provincial. Hando una oferta muy prudente la de UD., pues como más viejo hara menos falta...".²⁰

Ante la aceptación recibida, Crespo respondió a Urquiza con una clara propuesta de como sobrellevar el asunto frente a la actitud que pudiera tomar en represalia Rosas, por haber desobedecido sus órdenes. Afirmaba Crespo, "...le escribo sobre el asunto de nuestros puertos abiertos, las razones que por ella se darán deben ser un poco secas, y solo de Estado, por lo que debo yo hacerle particularmente expresamente con razones propias de nuestro éxito, o al menos el que yo acostumbro [...] Muy luego que Ud. marchó para Corrientes di la orden que les permitiesen cargar por esos puertos, se les permitiese, sacando guías, para puertos de Buenos Aires y que en cuanto a introducción no se preguntase su procedencia, Ud. ve el tiempo que a transcurrido, y que el Restaurador debe saberlo, y nada a dicho a este gobierno, créame Ud. que he deseado me dijese algo sobre esto antes que Ud. regresase, pues le aseguro que nos habíamos tirado contra el pecho. Ud. crea que con el Restaurador, y con todo e sostenido el gobierno de la provincia con dignidad que le corresponde.....por ellas [las gacetas] vería Ud. cuantos buques han entrado y salido cargados de varios puertos de Buenos Aires, y del mismo balizas uno, entro cargado, y salió lo mismo".²¹

Crespo también explicó claramente la necesaria racionalidad económica-política que tenían sus medidas para soportar la fiscalidad provincial afirmando, "Pero lo más atendible es nuestro estado actual, la Prov. sostiene una guerra a sus expensas, si tuviéramos Banco no habría necesidad de esta clase de medidas, pues sellaríamos papeles de trasnochada, y saldríamos de apuros. Si Buenos Aires que lo tiene, y que ya le pega duro al cuño conciente que entren y salgan buques cargados ¿por donde nos meteríamos nosotros a cumplidos? se reirían de nosotros y con mucha razón. El Restaurador mismo dio una orden a la Colecturía para que permitiese la entrada de que debían otorgar fianza del valor del cargamento hasta tanto hagan constar no proceder de Montevideo. Pero esta misma pena es una trampa, y un modo de que venga todo el que quiera, y de donde quiera, por-

19 Justo J. Urquiza a A. Crespo, 27-12-1845, AHER, Hac. II, Carpeta 1, Legajo 3.

20 Justo J. Urquiza a A. Crespo, 26-3-1846, AHER, Hac. II, Carpeta 1, Legajo 5.

21 Justo J. Urquiza a A. Crespo, 26-3-1846, AHER, Hac. II, Carpeta 1, Legajo 5.

que es lo más fácil acreditar lo que el decreto exige aun cuando todo salga de Montevideo, en fin lo que allí se quiere es que entre y salga cuanto se quiera. Por otra parte el bloqueo no se extiende a esta Prov., y sería una locura apropiarnos el bloqueo que no es con nosotros. Si se tiene que esta operación pueda comprometernos sería un error remarcable, desde que ella y su gobierno ha hecho, y hace, más que los demás puntos en sostén del sistema o independencia de la República. De Buenos Aires mismo me tentaron preguntándome si admitirían tres o cuatro buques cargados de efectos, y conteste que si, por que necesitaba remesas para sostener la guerra. No crea que nos han de decir nada: el mismo Restaurador se halla igual caso que nosotros".²²

Al mismo tiempo Crespo le explicaba como se podría actuar frente a una posible crisis política con los porteños, "Si a pesar de todo quanto le significo no queda satisfecho y le hiciese algún recelo, deje correr el gobierno provisorio un poco tiempo más, y yo cargare con la leña como que soy el que lo ha hecho, y Ud. queda libre de polvo. Para ello tiene la excusa de su constante atención a la guerra, yo más quiero que me tachen de estas materias de medio pícaro que no medio sonso, nada se nos puede pegar de la tal operación, la provincia y su gobierno se ha sacrificado, y continua haciéndolo para sostener la independencia y debe pues buscar los medios para llevar adelante su empresa por donde halle camino...".²³

Unos días después Crespo eufórico saboreaba el éxito alcanzado, y le comentaba a Urquiza "...Habiendo recibido los estados de cajas de la provincia [...] por ello vera Ud. que el estado de la caja del Uruguay es el de marzo y la que le falta mucho más fondos [...] Vea Ud. el resultado de no haber sido carmelitas y haber abierto nuestros puertos".²⁴

Entonces el comercio de exportación y de reexportación, que tímidamente aumentaba desde mediados de la década de 1830, encontró a partir de 1843 una coyuntura favorable. Los productos pecuarios y los bienes de ultramar que generalmente se traficaron a través del puerto de Buenos Aires no sufrieron los rigores del bloqueo, pues los comerciantes del Oriente entrerriano pudieron operar en Montevideo y en Brasil. Por ello, el volumen del comercio creció durante la segunda mitad de la década de 1840.

Para esa misma época las autoridades brasileñas realizaban una inspección de sus puertos fluviales sobre el río Uruguay con la finalidad de implementar, luego de concluida la guerra de los farrapos, una política fiscal para el comercio que hasta entonces no se había podido llevar adelante en esta zona. Con aquel motivo las autoridades imperiales redactaron informes y estadísticas que nos permiten tener algunas estimaciones potenciales sobre el monto y alcance del tráfico mercantil de reexportación que circulaba entre Río Grande del Sur, Entre Ríos y los grandes puertos del Plata.

²² *Ibid.*

²³ Antonio Crespo a Justo J. Urquiza 26-3-1846, AHER Hac. II, Carpeta 1, Legajo 5.

²⁴ Antonio Crespo a Justo J. Urquiza 23-6-1846, AHER, Hac. II, Carpeta 1, Legajo 5.

La provincia de Río Grande del Sur por entonces carecía de un puerto atlántico propio por lo cual sostenía una fuerte vinculación mercantil con el área del Plata, ya que a través de esta vía se proveía de productos ultramarinos y exportaba bienes pecuarios, al tiempo que reexportaba tabaco y yerba a través del río Uruguay hacía los puertos de Montevideo y Buenos Aires. Para mediados del siglo su población había llegado a más de 390 mil habitantes, de los cuales estaban ligados muy estrechamente a las riberas del río Uruguay unos 13 mil en Alegrete, unos 7 mil en las misiones y unos 7 mil en Cruz Alta. A ello había que sumar otro 50% de población esclava, estos alcanzarían otros 30 mil, por lo cual se llegaría a un total de unos 60 mil personas.²⁵

En aquel contexto de circulación mercantil los bloqueos rioplatenses permitieron a los comerciantes del Oriente, sobre todo a los de Concordia, transformarse coyunturalmente en nexos del tráfico entre el sur del Brasil y el Río de la Plata, por ello sobre todo entre 1845 y 1849, hubo un incremento en los vínculos mercantiles.

Así lo expresaban enfáticamente los funcionarios de aduana de Uruguayana y San Borja, cuando, sorprendidos por el giro nuevo de los acontecimientos informaban, "cumpro en dar parte a SE., que tengo cargadas la cantidad de 11080 reis de portes cartas, venidas de Concordia para aquí, cuya importancia he incluido en la Receita de esta Repartición, dando cuenta al Tesorero de Hacienda. VE. Se servirá decirme, si es en regla esto, instruyéndome el modo porque debo hacer este ministerio. Es a propósito decir a SE. Que sería conveniente crear en esta Villa, una Agencia de comercio..."²⁶

En cuanto a los componentes de este flujo se trataban básicamente de bienes importados de ultramar, que frente a los bloqueos en Montevideo y Buenos Aires, fueron en esos años enviados desde las villas entrerrianas, y éstas a su vez reexportaban los bienes de exportación de Río Grande del Sur hacia los puertos del Plata.

Como vemos en los cuadros siguientes los montos oficiales del comercio fueron relativamente modestos, pero debemos tener en cuenta, como manifestaban los funcionarios brasileños, que por entonces el contrabando era enorme en las márgenes de sus costas. No obstante, los valores que las operaciones habían alcanzado, la nueva dinámica de los negocios permitió a los comerciantes locales acrecentar sus giros y también benefició al erario público entrerriano que incrementó sus ingresos de aduana, a través de los derechos de reexportación y depósitos.

25 Estadística de población de 1846, Archivo Histórico de Porto Alegre (adelante: AHPA), Estadística avulsa y codices, maço 1.

26 El Inspector Estanislao José de Freitas al Sr. Auditor de Porto Alegre Antonio Joaquín de Carvalho, 22-6-1848, AHPA, Hacienda, maço 399, Lata 96.

Cuadro 2
Estadística de comercio de reexportación del Oriente entrerriano a San Borja y Uruguayana, 1845-1849 (en reis brasileños)

Productos	1845-46	1847-48	1848-49
Textiles	445,000	16.929,000	2.612,761
Ferretería	523,000	1.790,000	96,331
Vidrio	59,000	43,000	0,000
Bebidas	1.048,000	3.778,000	0,000
Alimentos	59,000	5.264,000	5.185,790
Calzado	0,000	683,000	0,000
Lencería	0,000	25,000	0,000
Lozas	0,000	104,000	0,000
Drogas	0,000	0,000	0,000
Total	2.134,000	28.621,000	7.926,882

Fuente: Archivo Histórico de Porto Alegre (AHPA), Hacienda, Maços 357^a, 364, 399 y 405.

Dentro de aquel flujo mercantil sobresalió claramente lo sucedido entre 1847 y 1848, años en los cuales el bloqueo fue más férreo y los puertos del Oriente se transformaron por un tiempo en un verdadero embudo que concentró las entradas y salidas hacia ultramar. Este efecto se puede ver claramente en los volúmenes de toneladas del tráfico fluvial que ingresaron y salieron desde las plazas de las costas brasileñas.

Cuadro 3
Estadística de barcos entrados a San Borja y Uruguayana, de julio de 1847-48

Procedencia	brasileños	toneladas cantidad	argentinos	toneladas cantidad
Corrientes	3	8	3	9
Entre Ríos	49	348	34	132
Montevideo	1	9	0	0

Fuente: AHPA, Hacienda, Maço 399, lata 96.

Cuadro 4
Estadística de salidas de barcos de San Borja y Uruguayana, de julio de 1847-48

Procedencia	brasileños	toneladas cantidad	argentinos	toneladas cantidad
Corrientes	2	5	2	5
Entre Ríos	18	125	2	9
Montevideo	2	5	1	2

Fuente: AHPA, Hacienda, maço 399, lata 96.

Según los cálculos de los funcionarios del imperio para inicios de la década de 1840 existía un comercio con "... diversas casas, [de unos] 60 a 70 mil cueros, 20 mil arrobas o poco mas de tabaco, y también bastante yerba, para despacharse que

estaba facilitada la navegación...".²⁷ Este tráfico representaba una preocupación para las autoridades ya que "...como ya he declarado a VE. porque nunca aquí vienen al puerto ninguno del imperio, mercancías extranjeras despachadas con carta guía, y sin mercaderías nacionales, pues todo cuanto entra es considerado extranjero, como de hecho lo es [...] están en el mismo caso las embarcaciones de cañotaje, que también no se despacha aquí ninguna para algún otro puerto de Brasil, no vienen para aquí ningún otro puerto del mismo Brasil [...] El erario público es infeliz, pues hay mucho contrabando nadie cumple con las reglas, y se benefician solo los vecinos Estados y el comercio...".²⁸

Para mitad de siglo cuando el efecto de los bloqueos había pasado, parece haberse consolidado un intenso tráfico de yerba y tabaco a través del Uruguay, que continuaba bajando el río rumbo a los mercados de Buenos Aires y Montevideo, que a su vez alimentaban un largo entramado de consumo en el Interior de la Confederación Argentina y de la Banda Oriental.

Más precisamente, la yerba mate se convirtió en una preocupación central para los gobiernos del área Platina, ya que por su importancia en los tráficos mercantiles todas las zonas potencialmente productoras pretendían sacar provecho de las oportunidades del mercado. Así los brasileños de Río Grande del Sur comentaban las variedades de yerbas y su permanente incremento en los tráficos, pues "Hace tiempo que las cosas están en un estado normal, en esta Provincia y las Repúblicas vecinas, entre nosotros, todos los brazos se ocupan en nuestras diferentes ramas industriales; pero cuando el mercado de Buenos Aires no tiene una preferencia, que tiene hoy la yerba de Paranaguá, cuya fabrica está avanzando mucho, por el Uruguay se ha exportado de 70 a 80 mil arrobas de yerba. Téngase ahora en cuenta otra tanta porción de contrabando, la fabrica en Butucarahy, Encrusilhada en Taquary, decía y continuo en decir todo para Porto Alegre, así como la fabricada en Río Grande también va para allá".²⁹

Frente a aquella verdadera red de oferta de yerba, los riograndeses se lamentaban que en esa provincia eran "muy pocos los barcos empleados en esta cultura, que la yerba que desde el Uruguay se destina a Entre Ríos, pues Montevideo esta cerrado para su campaña, con cuanto se introducía por el interior de esta frontera para allí, alguna por contrabandistas; que Buenos Aires, toda la que recibe para su consumo, es de Paranaguá, y de Paraguay por el Paraná, que en Corrientes ya se da de fabrica de este genero, repugna repetir, que se debe exportar por el Uruguay 500 mil arrobas de yerba!".³⁰

De esa manera para la segunda mitad de la centuria resultaba muy claro que las plazas comerciales brasileñas del Uruguay contaban con las ventajas territoriales y mercantiles que tenía ese flujo comercial ya que para los máximos responsa-

27 Inspector Estanislao José de Freitas al Inspector de la Tesorería de Hacienda de la Provincia. 23-10-1843, AHPA, Maço 357, lata 86.

28 "Aduana de San Borja, inspector de la aduana Estanislao José de Freitas a Sr. Vicente José da Costa Cabral, Inspector de la Tesorería de la provincia, 15 de marzo de 1848, AHPA, Hacienda, maço 399, lata 96.

29 Relatorio del Inspector de Aduana de San Borja. Estanislao José de Freitas, 25-6-184, AHPA, Hacienda, maço 405, lata 98.

30 *Ibid.*

bles de la fiscalidad imperial "Merece tanta atención, la localidad ventajosa, el crecimiento de la población, y la afluencia de comercio en esta nueva población de Santa Ana del Uruguay (Uruguayana), que se torna a todas vistas, que es en la misma población donde debe ser colocada la Aduana, que tiene que fiscalizar el comercio hecho por el Uruguay, o con los países extranjeros..." Agregando el informante que en ese momento había allí al menos "...un fondeadero con más de 60 embarcaciones fondeadas, un puerto preservado de la fuerza de los tiempos de invierno, un comercio considerable que cuando nada sucede por las circunstancias políticas de la República Argentina u Oriental, conserva dentro de si mas de 70 mil cueros, casi 20 mil arrobas de tabaco, y 90 mil de yerba mate de Corrientes Paraguay, cuyos artículos aumentan todos los días..."³¹

En cuanto a los flujos de cabotaje con Montevideo para esta época es muy difícil obtener datos estadísticos seriales, pero podemos tener una buena aproximación a través de los informes comerciales y algunas cifras de exportaciones de los puertos entrerrianos. Es muy claro que entre 1846-48 el flujo mercantil con aquella plaza creció notablemente, y más tarde éste continuó creciendo, aunque por entonces volvió a tener un lugar secundario detrás del comercio con el puerto de Buenos Aires.³²

De nuestras estimaciones podemos afirmar que de los productos pecuarios exportados hacia Montevideo en 1846-47 los enviados por los correntino-paraguayos alcanzaron un 30%, mientras los de Entre Ríos y las campañas de la Banda Oriental y Buenos Aires llegan a un 70%.³³ En cuanto a la composición del tráfico estamos en condiciones de observar con absoluta claridad un amplio predominio de los cueros en el flujo. Los cueros secos y salados acumulan el 85% del valor comercializado, seguidos por la lana con el 5%, el sebo 4%, la carne salada 3%, los cueros de bagual 3% y las plumas de avestruz y astas 1%.

Sin duda los bienes pecuarios entrerrianos fueron esenciales en Montevideo, tal como lo afirman las gacetas comerciales orientales, los "...frutos del país, la mayor parte de estos artículos son procedentes de puertos de la provincia de Entre Ríos, situados en la margen derecha del Uruguay, otros directamente de Buenos Aires".³⁴ Mas específicamente el Oriente entrerriano exportaba cueros de buen valor, pues eran en su mayoría salados y de alto peso, tal como señalan las Gacetas, los

31 Informe al Sr. Duque de Caxias, General en Jefe y Presidente de esta Provincia de Río Grande del Sur. Santa Ana del Uruguay 29 de octubre de 1845, AHPA, Hacienda, Aduana de Uruguayana (1845-1927) Sala 3.

32 Los registros que publicó *El Comercio del Plata* de Montevideo aclaraban que "...sobre el movimiento de cabotaje y navegación interior del Río de la Plata y sus afluentes, no es posible presentar un estado como el de la navegación de ultramar, porque la situación política del país obliga generalmente a ocultar su procedencia y destino de las expediciones [...] sin embargo para que se pueda juzgar en el exterior de la importancia del cabotaje de nuestra situación actual, solo diremos que es el único medio por el cual nuestro mercado se provee de productos del país...". También señalaban que "...el contrabando que se hace desde los puertos de la costa argentina obliga con frecuencia a disfrazar y ocultar el mayor número de las transacciones, especialmente en los artículos del Brasil, que por su crecido consumo en aquellos mercados, son los que en mayor cantidad se remiten. Colocados en situación tan embarazosa reduciremos pues nuestros informes" Revista trimestral del primer trimestre de 1847. Los cueros exportados en 1846-47 llegaron a unos 3,4 millones de piezas.

33 Además deben haber arribado una cantidad desconocida de cueros procedentes desde las provincias interiores, especialmente Córdoba y Santa Fe.

34 *EL Comercio del Plata*, resumen del primer trimestre de 1846, 18-4-1846.

cueros eran de "...lotes de Entre Ríos, de regular clase y de peso de 50 a 60 libras [conteniendo más o menos número de toros] se han vendido a 28 y 30 reales la pesada...".³⁵

En cuanto a la composición de las exportaciones de los dos puertos del Oriente entrerriano podemos ver, a través de los cuadros 3 y 4, que en Concordia sobresalían los cueros de vaca secos, seguidos por la lana y la cal. En el caso de Concepción del Uruguay se trataba de cueros vacunos en su mayor parte salados, carne salada, lana, sebo, grasa y aceite de potro. Al tiempo que el valor de este flujo exportador llegaba a sumar unos 500 mil pesos plata, produciendo en Concepción una balanza comercial favorable durante los años 1850, 51 y 53. En tanto, Concordia registraba un saldo en favor de las importaciones.³⁶

Cuadro 5
Principales exportaciones de Concordia en 1847

Producto	Cantidades	
Cueros de vaca	38.873	unidades
Cueros de yegua	87	unidades
Cueros de potro	40	unidades
Cueros de bagual	25	unidades
Lana	6.721	arobas
Cerda	1.640	arobas
Cal	807	fanegas
Astas	400	unidades
Jabón	185	arobas
Masas	300	unidades

Fuente: AHER, Hac. II, Subserie E, Carpeta 4, Legajo 12.

Cuadro 6
Principales exportaciones de Concepción del Uruguay, 1850-53

Producto	1850	1851	1853
Cueros de vaca	93.431 U.	53.381 U.	56.090 U.
Cueros de bagual	654 U.	5.678 U.	4.600 U.
Lana	4.151 @	3.378 @	8.034@
Cerda	1.594 @	1.087 @	1.729 @
Carne salada	24.895 Q	16.428 Q	31.377 Q
Sebo	443 @	791 @	1.081 @
Astas	55.693 U.	88.190 U.	—————
Grasa de vaca	39.413 @	49.720 @	—————

U.=unidades, @=arobas, Q=quintales.

Fuente: AHER, Hac. II, Subserie C, Carpeta 33, Legajo 8.

³⁵ *EL Comercio del Plata*, 8-2-1848.

³⁶ Durante los años 1850-51 y 53 Concepción del Uruguay importó un total de 412 641 pesos plata y exportó por un total de 711 200 pesos. De esa manera registraba una balanza comercial favorable de 296 559 pesos.

Por su parte, las reexportaciones del comercio a Concordia se restablecieron con mucha fuerza desde 1843, comenzando nuevamente a arribar la yerba mate y el tabaco paraguayo-brasileño, así como una buena cantidad de cueros vacunos. Unos años más tarde, en 1847, se reinició el arribo terrestre desde Federación de productos de reexportación. Más aún desde el comienzo del segundo bloqueo francés al Río de la Plata, Concordia fortalecerá su rol de tránsito, recibiendo mercancías procedentes del Brasil, de Montevideo y de Buenos Aires para reexportarlas luego a una gran variedad de plazas mercantiles.

Así en pleno bloqueo al Río de la Plata, los puertos de Concordia y Concepción del Uruguay estaban en condiciones de explotar con beneficios su negocio de redistribuir bienes para un amplio radio de mercados provinciales. Así lo reflejan los informes en la plaza de Montevideo, afirmando que "El aspecto del mercado en la última quincena ha sido bastante más favorable que la anterior, ha habido por lo general movimiento de todos los productos, pero especialmente de vinos, espíritus, azúcar, tabaco negro, yerba parnagua, se ha debido esa actitud al comercio con el Uruguay, y principalmente con los puertos de Entre Ríos que ha dado salida a considerable cantidad de efectos de nuestro depósito".³⁷

Más explícitamente podemos tener una idea de la dimensión de este negocio a través de las cifras muy inusuales que traficó el Oriente entrerriano, como lo remarcan estos informes: "En el último mes, según registros de la colecturía se han exportado por nuestro cabotaje, principalmente a puertos de Entre Ríos, 585 barricas, 125 cajas y 48 bolsas de azúcar, 162 pipas de aguardiente de caña, 745 barricas de harina, 895 rollos de tabaco, 805 pipas de vino, 2176 tercios de yerba de parnagua, que a los precios de la plaza representan más de 90 mil pesos".³⁸

Poco tiempo después continúa en intenso movimiento mercantil a través de "... 48 buquesillos de nuestro cabotaje para puertos de la República de Entre Ríos 115 barricas de azúcar, 61 y media pipas de aguardiente español y caña del Brasil, 25 cajones, 305 bolsas, 16 barricas de arroz, 935 y media barrica de harina, 176 rollos de tabaco negro, 11 petacones de hoja y 6 cajones de mascar, 596 fanegas de sal, 236 pipas y 50 cajones de vino tinto, 323 tercios de yerba mate, estos solos artículos representan en valor de 38 a 40 mil pesos calculados al precio de plaza, los frutos de país importados por el mismo cabotaje en 58 buquesillos ascienden al menos a 171 390 pesos [...] los [cueros] de Entre Ríos [a pesar del gran número de toros, pero por su mejor beneficio hoy] son preferidos a los del país...".³⁹

Al puerto de Concordia ingresó en 1847 una gran cantidad de efectos procedentes de Buenos Aires, entre los más importantes se destacaban 320 tercios y 304 sobornales de yerba mate, 316 barricas de azúcar, 467 rollos de tabaco, 122 bolsas de arroz, 404 cajones de pasas de uva, 229 fanegas de sal, 55 balas y 78 resmas de papel, 94 bolsas de fariña, 119 barricas de harina y 72 cajones de fideos.⁴⁰

37 *El comercio del Plata*, 19-6-1846.

38 *El Comercio del Plata*, 6-7-1846.

39 *El Comercio del Plata*, 20-7-1846.

40 Además de los comestibles mencionados ingresaron también vino, aceite, higos, orejones, nueces, ginebra, vinagre, caña, anís, café, galleta, licor, cerveza, chocolate, porotos, miel y dulces. Asimismo se registraron textiles, ropa, ferretería y mueblería, AHER, HAC. II, Subserie E, Carpeta 4, Legajo 12.

Hasta inicios de 1848 la vinculación con Montevideo se mantuvo muy activa, ya que "...el mercado no deja de tener alguna animación sostenida por la exportación que se hacía para las provincias del Interior y algunos puertos del Litoral oriental de Entre Ríos, empezaban a recibir pedidos de alguna consideración, por estar casi agotadas las existencias provenientes de las exportaciones que anteriormente se habían hecho de Montevideo".⁴¹ Pero la situación cambió desde mediados de 1848, y luego de finalizado el bloqueo las reexportaciones vía Montevideo decayeron mucho, pues ya "...los productos de exportación para Entre Ríos no es crecido por que esta provincia esta abastecida de acopios anteriores echa en Buenos Aires, el próximo mes iniciará el nuevo movimiento de este puerto con aquella provincia. Los productos entrerrianos llegan con lentitud, de lo que hemos recibido saldrán para Europa dos cargamentos a Inglaterra, Amberes y Cuba, son cueros secos de 34 reales las 40 libras...".⁴²

Para mediados del siglo los vínculos mercantiles del Oriente entrerriano seguían siendo muy activos, e incluso desataban el optimismo de realizar buenos negocios vía Montevideo, pues allí esperaban que "...los acontecimientos próximos abran otros mercados, y que ellos ofrezcan confianza al especulador. Si estas confianzas se realizan, pronto reaparecerá el movimiento, y todos los artículos que hoy no tienen aplicación, por el reducido consumo de la capital y la limitada extracción al Uruguay y Entre Ríos entrarán en demanda, serán reexportados con ventaja, y sus retornos, serán la base de nuevas y más valiosas empresas".⁴³

Por ello el decaimiento de las reexportaciones por Montevideo no significó el fin del negocio en el Oriente entrerriano, pues como sostuvimos continuó activo el rol re-exportador de los productos paraguayos-brasileños que en forma reciente bajaban aguas abajo del río Uruguay. Así, por ejemplo, por esa vía ingresaron durante 1850 a través de Federación y Concordia unos 6907 sobornales (41 442@) de yerba de Brasil, unos 1 587 sobornales (9 522@) desde Corrientes y unos 8 576 sobornales (51 456@) desde la Banda Oriental.⁴⁴ El comercio de la yerba se mantuvo en los años posteriores registrando a fines de la década de 1850 un ingreso de unos mil tercios de yerba mate.⁴⁵

Por otra parte, también desde finales de la década de 1840 comenzaría a generarse un activo tráfico de ganado en pie desde la zona sur-este de Corrientes para abastecer a los saladeros del Oriente entrerriano. Esto significó una reorientación importante para el comercio exterior correntino, por el cual gran parte de la provincia se vinculó mucha más estrechamente con las plazas de Concordia y Concepción del Uruguay. Este comercio se volvió muy activo en los 50, ya que por entonces "...los compradores de Entre Ríos han reemplazado a los de Brasil en este negocio y que por consiguiente las haciendas no tienen ya que pasar el Uruguay dejando a la Restauración [Paso de los Libres] ajena a los lucros que reportaba este comercio en

41 *El Comercio del Plata*, 27-9-1848.

42 *El Comercio del Plata*, 30-6-1851.

43 *El Comercio del Plata*, Gacetilla Mercantil del mes de febrero de 1846.

44 AHER, HAC II, Serie V, Libros 7 y 8.

45 Faustino Torrado, "Apuntes sobre carretas de campaña y comercio carretero", en: *Cuadernos de Historia Regional*, N° 8, IRICyT, Concordia, 1984.

el mercado más importante de ganado en pie para Corrientes...".⁴⁶ De esa manera la reorientación determinaba que "La corriente comercial que mantenía el movimiento mercantil en esta parte de la costa del Paraná, ha emigrado a la del Uruguay adonde van a proveerse los departamentos de la Restauración, Curuzú Cuatía y Mercedes que antes los hacían en este punto...".⁴⁷

Este aporte del comercio del sur correntino posibilitó un ensanchamiento de los mercados del Oriente entrerriano, ya que a cambio de las importaciones de ganado reexportaban hacia aquellos puntos gran cantidad de mercancías regionales y de ultramar; "Monte Caseros y Restauración y enseguida La Cruz y Santo Tomé, situados arriba del Salto Grande del Uruguay en una región, se dirigen al mismo punto indicado. De este modo la Concordia provee casi la mitad de la provincia de Corrientes, con artículos de importación mientras absorbe también casi en su totalidad artículos de exportación [...] anualmente se pueden calcular en más de 70 000 cabezas, son llevadas a los establecimientos de beneficio en Entre Ríos y principalmente Concordia".⁴⁸

La participación mercantil en el Oriente entrerriano

¿Quiénes fueron los comerciantes que se beneficiaron de la expansión mercantil y la apertura de puertos en el Oriente entrerriano? Para responder esta cuestión analizaremos la composición de los giros comerciales en las plazas de Concepción del Uruguay y de Concordia.

Es claro que las exportaciones de Concepción -como observaremos también más adelante al analizar los principales contribuyentes- tuvieron durante la década de 1840 una notable concentración en la comercialización de los bienes. El mayor negocio lo hicieron los integrantes del grupo que lideraba el gobernador Urquiza, que operaba en su beneficio a través de F. Deschamps, J. Barañao y J. Reyes; y por debajo de él reaparece el resto de los comerciantes importantes de la plaza local, que en la década del 30 estaban a la par de Urquiza, como los Barceló, Jorge y Espiro. Incluso algunos comerciantes de segunda línea como Barceló operaron en algunos casos en sociedad con el clan Urquiza, y otros como Jorge y Espiro, que también eran productores ganaderos, vendían a finales de la década de 1840 sus animales al saladero y vapores del gobernador de la provincia.

En tanto, en Concordia, una plaza más joven y abierta al tráfico interregional, había una participación más extendida y homogénea; allí comenzaban a destacaban los Menchaca, P. Olivares y A. Aleaga, pero dejando aun gran franja de negocios a una gran cantidad de comerciantes y negociantes de origen correntino, brasileño, porteño y oriental. (Cfr. Cuadro 6). Por otra parte los negocios del puerto eran más permeables a altibajos del tráfico de importación de ultramar y reexportación, por lo cual la presencia de los agentes comerciales era menos estable, las tiendas y patentes de comercio solían variar su presencia según las coyunturas de los efectos provenientes de Buenos Aires, de Montevideo y de los puertos de Uruguayana y San Borja.

46 *El Comercio*, Restauración, 7-9-1856.

47 *El Comercio*, Restauración, 26-8-1855.

48 *El Progreso*, Corrientes, 1864.

Cuadro 7
Participación mercantil en las exportaciones de Concepción del Uruguay, 1850

Comerciante	CvSal	CvSec	CarSa	Lana	Grasa
Deschamps Francisco	80.9%	30.6%	65.2%	23.1%	
Reyes José	19.1%	7.4%	34.8%	0.0%	94.3%
Baraño Juan	0.0%	19.5%	0.0%	16.9%	5.7%
Estado provincial	0.0%	7.3%	0.0%	0.5%	0.0%
Azófra Anacleto	0.0%	7.3%	0.0%	1.8%	0.0%
Barceló e Hijos	0.0%	6.3%	0.0%	14.2%	0.0%
López Wenceslao	0.0%	5.9%	0.0%	0.0%	0.0%
Jorge Nicolás	0.0%	3.8%	0.0%	15.0%	0.0%
Espiro Fermín	0.0%	3.0%	0.0%	4.2%	0.0%
Obispo Saturnino	0.0%	2.1%	0.0%	4.7%	0.0%
Otros	0.0%	6.7%	0.0%	18.3%	0.0%
Total	100.0%	100.0%	100.00%	100.0%	0.0%

CvSal = cueros de vaca salados, Cvsec = cueros de vaca secos, CarSa = carne salada.

Fuente: AHER, Concepción del Uruguay, Hac. II, Carpeta 33. Legajo 8.

En los cuadros se puede observar también la relación de los traficantes con los distintos tipos de bienes que comercializaban. Allí se ve el absoluto monopolio que tenía Justo José de Urquiza en el tráfico de los cueros salados, la grasa y el tasajo negociado por sus agentes comerciales o encargados de los establecimientos como eran Deschamps, Reyes y Baraño. Por otra parte, el resto de los bienes pecuarios estaba más extendido en su trato, entre los cuales sobresalía en primer lugar la lana con una distribución bastante extendida, y luego los cueros vacunos secos.

Cuadro 8
Participación mercantil en las exportaciones de Concordia, 1847

Comerciante	Cueros de vaca	Lana	Cerda
Menchaca Miguel y Santiago	26.5%	16.4%	16.0%
Olivares Paulino	8.8%	3.9%	6.2%
Aleaga Antonio	6.8%	45.0%	12.8%
García Francisco	6.1%	2.7%	3.7%
Maceira Antonio	6.1%	0.0%	4.6%
Copelo José	4.9%	5.6%	16.5%
Urquiola Donato	4.6%	2.2%	3.0%
Vivanco Antonio	3.8%	0.0%	3.2%
Villamasa Miguel	3.6%	0.0%	1.8%
Sánchez Martín	3.3%	2.9%	0.7%
Rodal Miguel	3.0%	0.3%	3.7%
Oliva Luis	2.9%	0.7%	2.5%
Bilbao Luis	2.8%	1.4%	0.0%
Magolo Miguel	2.6%	1.1%	1.6%
Otros	14.1%	17.8%	23.7%
Total	100.0%	100.0%	100.0%

Fuente: AHER, Hac. II, Concordia, Subserie E, Carpeta 4, Legajo 12.

En tanto los bienes pecuarios exportados desde Concordia muestran la presencia de una distribución mucho más amplia de los tipos de efectos que manejaban los actores mercantiles, así como también había una mayor paridad en el tráfico de cada uno de ellos, de ese modo a pesar que los cueros estaban algo más centralizados en su trato, todos los agentes comerciales parecen haber tenido acceso a los distintos frutos de la economía ganadera.

De ese modo hacia mitad de siglo el Oriente entrerriano estaba insertado en una red de circuitos mercantiles y de negocios que vinculaban toda la cuenca platina, que incluía la combinación de múltiples niveles de inserción, a través de productos locales, regionales y de ultramar. A su vez, todos aquellos tratos formaban parte de las rentas mercantiles que manejaba un grupo, cada vez más reducido de agentes comerciales, que indudablemente estaban liderados por el principal actor económico y político de la zona, Don Justo José de Urquiza.

A modo de síntesis

Los productos de la "tierra" del Litoral rioplatense estaban desde la época colonial insertados en los circuitos mercantiles del amplio espacio económico rioplatense, pero para entonces estos eran apenas un ínfima parte de los bienes que se negociaban en aquellos mercados. Por entonces, la joven producción del Oriente entrerriano estaba sustentada por un conjunto muy modesto de labradores y hacendados, que producían granos para el abasto local y cueros, sobre todo de baguales, para la exportación.

Pero luego de la Revolución de 1810, con la oferta de factores locales de abundancia de tierras para el pastoreo y el cambio de patrones comerciales rioplatenses, las producciones pecuarias de la zona encontraron un nuevo rol dentro de las exportaciones ultramarinas. Desde entonces, a pesar de los traspies institucionales, se consolidó en las tierras del Oriente entrerriano un nuevo patrón pecuario, que desde los años 30 ya estuvo en manos de un grupo significativo de hacendados, que en los distritos del sur de la provincia producían cueros vacunos y abastecían de carne y corambres a la industria saladeril y a las graserías. En tanto un poco más tarde, desde mediados de la década de 1840, comenzaron a exportar cantidades significativas de cueros curtidos y tasajo. Al tiempo que esas mismas haciendas también fueron otorgando un lugar destacado a la cría de ovejas y la venta de lana. Incluso en algunos como establecimientos de Concordia y de Concepción del Uruguay los lanares estaban ya en franca expansión dentro de los stocks ganaderos.

Pero la transformación de la producción rural fue posible, como vimos aquí, sobre todo gracias al crecimiento de las exportaciones pecuarias destinadas al mercado Atlántico y a un sólido incremento de las transacciones mercantiles de importación y exportación de los puertos del río Uruguay. De esta manera, a pesar del contexto de guerra de los años 1830-40, a través de la permanente política de puertos abiertos, aún en períodos de bloqueos, los puertos de Concordia y Concepción del Uruguay pudieron manejar de manera bastante eficiente el ingreso y egreso de las mercancías. Incluso se puede afirmar que, gracias al éxito alcanzado en el plano mi-

litar, los comerciantes de la zona pudieron aprovechar las ventajas geo-políticas para traficar los productos importados de ultramar y de los Estados vecinos, vinculando los mercados brasileños, de la Banda Oriental y de Buenos Aires, para realizar un activo comercio de reexportación, que en ciertas coyunturas como las del bloqueo al puerto de Buenos Aires de 1845-48, permitió realizar muy buenos negocios a las plazas mercantiles locales.

De esa manera hacia mediados del siglo XIX, y por dos décadas más, la producción rural y el movimiento comercial de las plazas del Oriente entrerriano alcanzaron un momento de relativo auge, que permitía a los "capitalistas" locales tener fundadas expectativas de poner en marcha nuevos y más grandes negocios.

Apéndice estadístico

Cuadro A
Exportaciones de la provincia de Entre Ríos al puerto de Buenos Aires, 1822-1850
(en pesos plata)

Año	Costa Paraná	Costa Uruguay	Total
1822	49.814	52.576	102.390
1823	31.729	35.143	66.872
1824	s/d	s/d	s/d
1825	s/d	s/d	s/d
1826	34.151	13.215	47.367
1827	21.788	0.493	72.282
1828	24.660	19.555	44.215
1829	100.510	34.446	134.957
1830	59.400	39.020	98.421
1831	76.897	64.571	141.468
1832	100.413	91.962	192.375
1833	102.127	96.754	198.881
1834	152.930	124.403	277.334
1835	120.340	139.618	259.958
1836	s/d	s/d	s/d
1837	s/d	s/d	s/d
1838	s/d	s/d	s/d
1839	20.816	791	21.607
1840	8.992	3.145	12.138
1841	540.037	279.028	819.066
1842	413.472	209.385	622.857
1843	305.472	456.406	761.879
1844	363.970	488.310	852.281
1845	198.006	321.170	519.176
1846	2.928	1.885	4.813
1847	44.635	21.462	66.097
1848	129.678	402.788	532.466
1849	234.160	712.220	946.381
1850	330.568	883.471	1.214.040

Fuente: Archivo General de la Nación, Buenos Aires (AGN): Sala III, 22-4-7, 22-4-8, 22-6-1, 22-6-2, 22-7-2, 22-8-1, 22-8-14, 22-9-3, 22-9-14, 22-10-5, 23-2-2, 23-3-6, 23-1-9, 23-1-10, 23-2-10, 23-2-11, 23-2-12, 3-2-13, 23-3-13, 23-3-14, 23-4-1, 23-4-2, 23-4-3, 23-5-4, 23-5-5, 23-5-6, 23-7-4, 23-7-5, 23-7-6, 24-5-1, 24-5-2, 24-5-3, 24-5-4, 24-5-5, 24-5-6, 24-6-1, 24-6-2, 24-6-3, 24-6-4, 24-6-5, 24-7-1, 24-7-2, 24-7-3, 24-7-4, 24-7-5, 24-8-1, 24-8-2, 24-8-3, 24-8-4, 24-8-5, 24-9-1, 24-9-2, 24-9-3, 24-9-4, 24-9-5, 24-9-6, 24-9-7, 24-10-1, 24-10-2, 24-10-3, 24-10-4, 24-10-5, 24-10-6, 24-11-1, 24-11-2, 24-11-3, 24-11-5, 24-11-6, 25-1-1, 25-1-2, 25-1-3, 25-1-4, 25-1-5, 25-1-6, 25-1-7, 25-2-1, 25-2-2, 25-2-3, 25-2-4, 25-2-5, 25-2-6, 25-2-7, 25-3-1, 25-3-2, 25-3-3, 25-3-4, 25-3-5, 25-3-6, 25-3-7, 25-4-1, 25-4-2, 25-4-3, 25-4-4, 25-4-5, 25-4-6, 25-4-7, 25-4-8, 25-5-1, 25-5-2, 25-5-3, 25-5-4, 25-5-5, 25-5-6, 25-5-7, 25-5-8, 25-6-1, 25-6-2, 25-6-3, 25-6-4, 25-6-5, 25-6-6, 25-6-7, 25-7-1, 25-7-2, 25-7-3, 25-7-4, 25-7-5, 25-7-6, 25-7-7, 25-8-1, 25-8-2, 25-8-3, 25-8-4, 25-8-5, 25-8-6, 25-9-1, 25-9-2, 25-9-3, 25-9-4, 25-9-5, 25-9-6, 25-9-7, 25-10-1, 25-10-2, 25-10-3, 25-10-4, 25-10-5, 25-10-6, 25-10-7, 25-10-8, 25-11-1, 25-11-2, 25-11-3, 25-11-4, 25-11-5, 25-11-6, 25-11-7, 26-1-1 y 26-1-2. Sala X: 37-1-9, 37-1-10, 37-1-11, 37-1-12, 37-1-23, 37-1-27, 37-2-17, 37-2-3, 37-2-25, 37-2-23, y 37-2-18.