

UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA-PPGHIS

Os carpinteros de ribera e calafates em Buenos Aires (1840-1845)

Paulo Antonio Zappia

BRASÍLIA

2012

Autor: Paulo Antonio Zappia

Título: *Os carpinteros de ribera e calafates* em Buenos Aires (1840-1845)

Curso: Mestrado

Área de Concentração: História Social

Data da Defesa: 30 de maio de 2012

Nome completo do Orientador: Prof. Dr. Francisco Fernando Monteoliva Doratioto

Palavras-chaves em português: História econômica; História das técnicas; História da indústria

Palavras-chaves em língua estrangeira: Economic History; History of Technology; History of Industry

Resumo em português: A partir do estudo da situação dos carpinteiros navais, chamados *carpinteros de ribera*, e *calafates* no marco da indústria portenha entre o bloqueio francês (até 1840) e o bloqueio anglo-francês (desde 1845) do porto de Buenos Aires, esta dissertação examina as limitações da historiografia sobre o desenvolvimento industrial argentino durante a segunda administração de Juan Manuel de Rosas como Governador da Província de Buenos Aires. Em particular, analisam-se os propósitos e o desenvolvimento da política industrial dessa administração e revisam-se os obstáculos com os que se encontrou. Ademais, esta dissertação aproveita diversas fontes disponíveis para explicar as condições técnicas, econômicas e sociais em que aqueles industriais trabalharam, como contribuição para o conhecimento da indústria na cidade de Buenos Aires em meados do século XIX.

Resumo em língua estrangeira: This dissertation examines the limitations of the historiography on the Argentinian industrial development during Juan Manuel de Rosas' second administration as Governor of the Province of Buenos Aires as of the study of the naval carpenters, called *carpinteros de ribera*, and caulkers, called *calafates*, situation within *porteña* industry between the French blockade (until 1840) and the Anglo-French blockade (from 1845) of the port of Buenos Aires. In particular, purposes and deployment of this administration's industrial policy are analysed and the obstacles it found are reviewed. Besides, this dissertation takes advantage of diverse available sources to explain the technical, economic and social conditions in which these industrialists worked, as a contribution to the knowledge of industry in the city of Buenos Aires around the middle of the nineteenth century.

Sumário

-Introdução.....	4.
-Capítulo I. Os <i>carpinteros de ribera</i> e <i>calafates</i> em Buenos Aires entre 1840 e 1845 e a abordagem micro-histórica.....	10.
I. 1. A história da indústria portenha: um estado da questão.....	10.
I. 2. A história da indústria naval portenha entre 1840 e 1845: aportações da <i>Histoire des Techniques</i> e a Teoria econômica.....	17.
I. 3. A indústria portenha na década de 1840: perspectivas desde a História dos conceitos.....	21.
-Capítulo II. A indústria portenha: perspectivas desde a História econômica.....	26.
II. 1. <i>Ley de Aduana</i> bonaerense para 1836.....	26.
II. 2. O propósito da <i>Ley de Aduana</i> para 1836 e a historiografia.....	52.
-Capítulo III. Os <i>carpinteros de ribera</i> entre as intervenções francesa e anglofrancesa (1840-1845).....	58.
III.1. A política alfandegaria e os <i>carpinteros de ribera</i>	58.
III. 2. A construção naval.....	67.
III.3. O conserto naval.....	73.
III.3.a. O conserto das naves mercantes.....	73.
III.3.b. O conserto das naves de guerra.....	75.
III.4. Os materiais.....	82.
-Capítulo IV. “ <i>A navis rimis aquam prohibens, stuppa ac vitumine insertis</i> ”. Os <i>calafates</i> entre as intervenções francesa e anglofrancesa.....	85.
IV. 1. O serviço de <i>calafateado</i>	85.
IV. 2. O serviço para a Marinha da <i>Confederación Argentina</i>	91.
-Conclusões.....	94.
-Glossário de termos navais riopratenses.....	102.
-Apêndice. Relação dos <i>carpinteros de ribera</i> e <i>calafates</i> portenhos (1840-1845).....	106.
-Anexo. Ilustrações.....	110.
-Referências.....	113.

Introdução¹

Em Buenos Aires, em meados do século XIX, chamavam-se *carpinteros de ribera* aqueles carpinteiros navais que construía e reparavam embarcações de comércio ou de guerra. Os calafates eram especialistas na arte de calafetar, isto é, de tapar com estopa e piche as fendas dos navios. As oficinas desses artesãos, naturalmente, localizavam-se à beira dos rios da Bacia do Prata.

Em torno ao ano de 1840, 90% das embarcações ao redor do mundo eram feitas de madeira². Esse material tornava os barcos frágeis e, depois de uma viagem mais ou menos longa, eles precisavam trocar as peças danificadas pela prolongada exposição à umidade e preencher as fendas que haviam se aberto com a navegação. O desgaste produzido pela água era agravado pela ação do verrumão, espécie de molusco que se aderiu aos cascos das naves e roía a madeira. Esta também tinha no fogo um inimigo poderoso: incêndios acidentais, normalmente gerados por raios durante tormentas ou nas cozinhas ou depósitos de pólvora, podiam provocar sérios danos nos navios. Finalmente, um encontro com inimigos bem treinados no uso da artilharia, podia resultar em naufrágio da nave.

Por essas razões, o intenso tráfego comercial no Porto de Buenos Aires requeria os serviços desses artífices, que construía e mantinham os navios em condições de navegar. Isto explica a demanda dos produtos —embarcações e peças— e serviços de reparo ou conserto que os *carpinteros de ribera* e *calafates* ofereciam. Embora essa demanda fosse razoável, apenas ela não explica o sucesso que esses industriais atingiram se comparado com o de outras atividades artesanais ou mesmo industriais em Buenos Aires, em meados do século XIX. Tal sucesso deve ser explicado também pelo preço das matérias primas e, ainda, pelo acesso ao conhecimento técnico de pessoas que migravam do Atlântico Norte para a cidade de Buenos Aires.

As principais correntes historiográficas argentinas em relação ao surgimento e desenvolvimento de indústrias no Rio da Prata, pouco tem feito além de concentrar-se no debate acerca da conveniência de uma política de tarifas alfandegárias baixas ou altas. A corrente liberal tradicional assinalou o alto custo de uma política comercial protecionista, que

¹ Todas as expressões contidas na presente dissertação de Mestrado são enunciadas a título exclusivamente pessoal e não refletem necessariamente a posição oficial de nenhuma instituição a que o autor possa estar vinculado. Ainda assim, esta dissertação de Mestrado se apresenta com a única intenção de cumprir, na qualidade de aluno, com os requisitos acadêmicos exigidos para a obtenção do título de Mestre.

eleva o custo para o consumidor de mercadorias que podiam ter sido importadas a preços mais baixos. Já o *revisionismo* histórico nacionalista e o *revisionismo* marxista denunciaram que a tardia industrialização argentina seria resultado da ausência de uma política comercial protecionista, o que teria transferido ao exterior, por meio da importação de manufaturados, o valor agregado consumido no mercado doméstico³. A *Nueva Historia Económica*⁴ argentina também não dedicou sua atenção ao tema da citada atividade artesanal no porto de Buenos Aires. Portanto, nenhuma das correntes historiográficas mencionadas incorporou às suas respectivas análises a questão técnica, o que dá razão à sugestiva afirmação de Lucien Febvre no sentido de que a História das técnicas apresenta “um conjunto de problemas que a história negligencia com excesso de serenidade”⁵.

² DERRY, Thomas Kingston; WILLIAMS, Trevor I. *Historia de la tecnología*. Tradução de Carlos Caranci *et al.* México: Siglo XXI Editores, v. 2, 1998, p. 538.

³ Contra a idéia de que o produto do progresso técnico tende a se repartir igualmente por toda a coletividade humana, através do nível de vida da população (salário) e das forças de capitalização (renda), os partidários do revisionismo histórico argentino observavam que existe uma defasagem significativa entre as remunerações dos fatores vendidos, por uma parte, pelos países centrais e, por outra parte, pelos países periféricos. Em geral, a partir de uma visão empírica que levaria finalmente à formulação da teoria da deterioração dos termos de intercâmbio, os *revisionistas* propunham a necessidade da ação do Estado para promover a industrialização, começando pela substituição de importações.

⁴ Jean Heffer descrevia, em 1986, a *New Economic History* assinalando que “por oposición a la historia económica que cabría llamar tradicional, la nueva historia económica es una andadura científica reciente que se asigna como tarea el estudio de los hechos económicos pasados a la luz de modelos explícitos comprobados, según los criterios de la econometría. Es reciente, puesto que se pueden fechar sus comienzos al final de los años 50, cuando en las universidades [norte]americanas algunos investigadores sienten la necesidad de reconciliar la historia y el análisis económicos, dos disciplinas que se daban la espalda desde el siglo pasado [XIX]. Los avances de la econometría, al mismo tiempo arte y ciencia, situada en la encrucijada de la estadística y de la economía, aportaban los instrumentos necesarios a este nuevo tipo de investigación, facilitada en gran manera por la utilización de ordenadores cada vez más poderosos. En general, los nuevos historiadores económicos basan sus investigaciones en el cuadro teórico que proporciona el análisis neo-clásico, puesto que es el conjunto más coherente de que se dispone actualmente. En su punto de partida, el método consiste en comprobar si las conclusiones formadas anteriormente presentan incoherencias reales, o dilucidar los presupuestos implícitos que las dan a entender. Se pueden entonces explicar con claridad las relaciones entre variables e insertarlas en un modelo más o menos elaborado cuya validez se comprueba por los métodos usuales de la estadística, en particular calculando las regresiones. El enfoque tiende, pues, a ser, como en toda ciencia, crítico, sin hacer ninguna concesión a la tradición histórica del relato. Construyendo hipótesis sobre las relaciones de causa a efecto, que suscitan tanto más la polémica cuanto más explícitos son, se avanza poco a poco hacia una comprensión más sólida de los temas económicos del pasado.” (HEFFER, Jean. “New Economic History”. In: BURGUIÈRE, André (dir.). *Diccionario Akal de Ciencias Históricas*. Trad. de E. Ripoll Perelló, Madrid: Akal, 2005, p. 225). No entanto, a *Nueva Historia Económica* apresentava, pelo menos, “dos posibles problemas. Por un lado, un modelo teórico que aspiraba a la predicción chocaba con quienes consideraban a la historia como el estudio de hechos irrepetibles. Por otro lado, como señalara Roberto Cortés Conde, la cuantificación se revistió de un «carácter sagrado que para algunos tiene, o porque no la conocen o porque al acercarse a esos métodos quedan deslumbrados por ellos» [...]. Es un logro poder hacer estimaciones crudas de variables económicas; el problema está en considerarlas como números precisos para aplicar métodos econométricos que justamente suponen esa exactitud.” (ROCCHI, Fernando. “Cronos, Hermes y Clio en el Olimpo del mundo académico”. In: GELMAN, Jorge (comp.). *La historia económica argentina en la encrucijada. Balances y perspectivas*. Buenos Aires: Prometeo Libros, 2006, p. 448.

⁵ FEBVRE, Lucien. “Réflexiones sur l’Histoire dès Techniques”. In: *Annales d’Histoire Économique et Sociale*. Paris: [s. n.], t. 7, n. 36, Novembre 1935, p. 531.

No entanto, as características geográficas do Rio da Prata e a técnica da época faziam com que o tráfego comercial pelo porto de Buenos Aires dependesse da disponibilidade dos produtos e serviços que os *carpinteros de ribera* e os *calafates* podiam oferecer. Nesse porto os navios maiores tinham que ancorar longe da margem do rio e sua carga e descarga eram feitas com embarcações menores. Essa situação resultou na demanda por embarcações pequenas, adaptadas às condições do Rio da Prata. Ao que tudo indica, a atividade industrial dos *carpinteros de ribera* e os *calafates* manteve uma relação simbiótica entre o comércio de exportação e importação: a oferta de bens e serviços que esses industriais forneciam era complementar ao comércio e, por isso, a expansão do tráfego portuário, tanto marítimo quanto fluvial, significava um incremento na demanda de seus produtos e serviços, o que os diferenciava de outros setores da indústria local. Essa situação é muito diferente daquela descrição apresentada pela historiografia até o presente, onde nenhuma atividade artesanal ou industrial que tentasse se desenvolver em Buenos Aires, naquela época, sobreviveria sem a proteção de tarifas alfandegárias. A presença desses industriais também assegurou a oferta de serviços de reparação para os navios que integravam a esquadra da *Confederación Argentina*. A vitória naval desta contra as forças do governo de Montevideo em 1842, foi possível, dentre outras razões, pela habilidade dos *carpinteros de ribera* e *calafates* portenhos para transformar navios mercantes em unidades navais aptas para o combate.

O período entre o final do bloqueio naval francês do porto de Buenos Aires, em 1840, e o início do bloqueio anglo-francês, em 1845, é especialmente relevante porque compreende o final da principal tentativa protecionista na Argentina do século XIX e os primeiros anos imediatamente posteriores. Neste marco, o estudo da atividade dos *carpinteros de ribera* e os *calafates* permite analisar melhor as inter-relações entre o mercado, o Estado e a indústria portenhos nessa época.

Portanto, esta dissertação pretende aprofundar, além da historiografia disponível, o conhecimento da indústria em Buenos Aires em meados do século XIX, através da observação da atividade desenvolvida por representantes de dois setores relevantes dela, os *carpinteros de ribera* e os *calafates*.

Com esse intuito, antes é preciso estabelecer o significado de conceitos como *artesanía*, *manufactura* e *industria* em Buenos Aires *circa* 1840-1845, já que seu uso anacrônico é comum na bibliografia disponível. Por exemplo, na *Nueva Historia de la Nación Argentina*, editada pela *Academia Nacional de la Historia*, Juan Carlos Nicolau propôs uma classificação a partir da definição geral de *industria*, em cujo desenvolvimento poderiam ser

distinguidos três métodos de produção: o *artesanado*, a *manufactura* e a *industria* “em sua acepção moderna”. De acordo com este autor, a atividade artesanal caracteriza-se pela execução de um objeto ou produto por um indivíduo isolado, enquanto a *manufactura* reúne múltiplos operários para produzir um bem determinado mediante a divisão do trabalho. A “indústria em sua acepção moderna” inclui para Nicolau “a introdução da máquina acionada por uma força motriz independente da energia humana para elaborar um produto”⁶. Mas na edição do Dicionário da *Real Academia Española* imediatamente anterior ao começo do período considerado (1837), *Manufactura* definia-se como “a obra de mãos; como tecidos, bordados”, e *Industria* como “a ocupação, o trabalho que se emprega na agricultura, fábricas e comércio”⁷. Desta maneira, a fins da década de 1830, não se faziam as distinções entre produção individual ou coletiva, nem entre produção manual ou auxiliada por máquinas, às que aponta a classificação assinalada acima. Ademais, a definição de *Industria* oferecida pela *Real Academia Española*, que ignora distinguir à produção assistida por máquinas, coincide neste particular com a definição apresentada por Esteban Echeverría na segunda palestra que pronunciou no Salão Literário, precisamente em 1837: “La industria es el trabajo o la actividad humana aplicándose a modificar y transformar la materia, a remover los obstáculos que la estorban y a hacer propio y útil a su bienestar cuantas cosas le brinda la creación inerte y la organizada”⁸.

Também se considerou necessário procurar identificar os *carpinteros de ribera* e os *calafates* que atuaram em Buenos Aires entre 1840 e 1845, de modo a elaborar uma lista. A partir da leitura de todas as edições do principal jornal de Buenos Aires do período, *La Gaceta Mercantil*, publicadas entre outubro de 1840 e setembro de 1845 —mais de mil e quinhentos números— se ficharam as Contas da Tesouraria-geral, das quais se extraíram os pagamentos registrados a *carpinteros de ribera* e *calafates*. Assim, se confeccionou uma lista de aproximadamente trinta e cinco *carpinteros de ribera* e quinze *calafates*. Essa lista confrontou-se com o ficheiro da seção *Sucesiones* do *Archivo General de la Nación* argentino para tentar encontrar sucessões testamentárias tanto correspondentes aos indivíduos identificados como *carpinteros de ribera* ou *calafates* quanto pertencentes ao período entre outubro de 1840 e setembro de 1845. Esse recorte temporal excluiu sucessões que refletiam

⁶ NICOLAU, Juan Carlos. "Artesanía, manufactura e industria (1810-1835)". In: ACADEMIA NACIONAL DE LA HISTORIA. *Nueva Historia de la Nación Argentina*. Buenos Aires: Planeta, t. IV, 2001, pp. 129-130.

⁷ REAL ACADEMIA ESPAÑOLA. *Diccionario de la Lengua Castellana*. 8ª edição, Madrid: Imprenta Nacional, 1837.

situações patrimoniais fora do período de interesse, concentrando a investigação em testamentárias que cristalizavam estados patrimoniais do período. Desta forma, conseguiu-se localizar a *testamentaría* de um *carpintero de ribera*, a de Leonardo Pavía (1843).

Por sua vez, o exame da oferta de bens, como embarcações e peças, e os serviços de adaptação e de reparo desenvolvidos pelos *carpinteros de ribera* e *calafates*, de modo a avaliar sua influência no comércio da época, bem como no desempenho da frota da *Confederación Argentina*, permitiram avaliar as conseqüências da presença de um núcleo industrial caracterizado pelo domínio de um campo da técnica como o naval, para o horizonte de ação política do Estado, neste caso o *bonaerense*, na economia e as relações exteriores.

O aproveitamento das diversas perspectivas mencionadas orientou o empenho por conhecer, desde o ponto de vista da História Social, a figura dos *carpinteros de ribera* e *calafates* na primeira metade da década de 1840. Por exemplo, o fato de que a atividade desses artesãos fosse complementar à exportação de produtos pecuários não parece haver suprimido algumas tensões sociais. A respeito disso, é interessante assinalar que, no período estudado, na imprensa oficial se utilizaram as denominações *carpintero* e *calafate* com a intenção de insultar um adversário político do Governo de Buenos Aires.

Para a elaboração desta dissertação foram pesquisados mais de mil e quinhentos números do principal jornal de Buenos Aires no período, *La Gaceta Mercantil*. O mesmo ocorre em relação a maços com documentação de interesse nos seguintes arquivos: *Archivo General de Indias* (Sevilla, Espanha), *National Archives* (Kew Gardens, Reino Unido), *Minnesota Historical Society* (Saint Paul, Estados Unidos), *Hesburgh Libraries/University of Notre Dame* (Notre Dame, Estados Unidos) e *Lilly Library/Indiana University* (Bloomington, Estados Unidos).

Ainda assim, foi pesquisada a totalidade das fontes primárias inéditas do *Archivo General de la Nación* (Buenos Aires, Argentina) e o *Archivo Histórico de la Provincia de Buenos Aires* (La Plata, Argentina).

Na redação se mencionam os diferentes tipos de embarcação na mesma forma em que aparecem nas fontes, com destaque em *itálico*. A possibilidade de achar uma perfeita coincidência dos tipos de embarcação indicados pelas fontes consultadas e os tipos ideais segundo padrões do Atlântico Norte é, no mínimo, duvidosa. As condições particulares da navegação na Bacia do Rio da Prata e, em decorrência disso, as diferenças específicas que

⁸ ECHEVERRÍA, Esteban. “Segunda Lectura [pronunciada en el Salón Literario]”. In: WEINBERG, Félix. *El*

apresenta a variedade *rioplatense* do castelhano introduziram diferenças entre o que se denominava com um mesmo termo em distintas locações do entorno atlântico e supõe, arriscadamente, uma identidade que na prática é muito facilmente questionável.⁹ As definições dos tipos ideais se baseavam em determinadas combinações de estrutura do casco, mastreamento e aparelhagem, freqüentemente modificadas ou mesmo miscigenadas. A tentativa de tradução daqueles tipos ao português apresenta, evidentemente, os mesmos inconvenientes. Portanto, incluiu-se no final, e simplesmente como uma orientação mas não como uma referência definitiva, um glossário de tipo de embarcações mencionados ao longo dos capítulos.

Salón Literario de 1837. Buenos Aires: Solar, 1977, p. 177.

⁹ Por exemplo, o *Bergantín Goleta Jacinta*, de 50 toneladas, registrado em 5 de abril de 1841 no assento número 2 foi modificado e se anotou, em 15 de dezembro de 1844: “este buque mudó de aparejo en el de Goleta, con el número del margen [183]” (*Libro 1.º de Matrículas del Cabotaje Nacional. Año de 1841*, Archivo General de la Nación (em adelante, AGN), Sala X, leg. 36-82, folios 1 e 146).

Capítulo I. Os *carpinteros de ribera* e *calafates* em Buenos Aires entre 1840 e 1845 e a abordagem micro-histórica.

No caso do surgimento e desenvolvimento de indústrias no Rio da Prata, as diferenças entre as conclusões das principais correntes historiográficas argentinas derivam, em medida relevante, das preferências ideológicas desde as quais se observa o objeto de estudo. A metodologia utilizada é, na prática, coincidente. A continuação, discutem-se os diferentes aportes que abordagem micro-histórica, a História das técnicas, a Teoria econômica e a História dos conceitos podem oferecer para a expansão da fronteira do nosso conhecimento.

I. 1. A história da indústria portenha: um estado da questão.

Os estudos sobre as atividades artesanais ou industriais em Buenos Aires durante o segunda administração de Juan Manuel de Rosas como Governador da Província de Buenos Aires (1835-1852), apesar das fortes diferenças de opinião que mostram sobre sua política econômica, em particular, e de sua figura política, em geral, coincidem em que a unidade objeto de análise foi, sem exceções, um coletivo: *la industria*. Miron Burgin¹⁰ começa sua análise utilizando uma solicitação dos sapateiros de Buenos Aires de janeiro de 1836 para que o Governo proibisse a importação de calçado estrangeiro, na qual estes se queixavam de que

bien sea por la baratura de las materias primas en Europa, por la modicidad de sus salarios, el excesivo número de obreros, o por la aplicación que allí se hace de toda clase de máquinas que aquí no conocemos; pero nosotros, no podemos imitarlos en esto, ni entablar ninguna especie de competencia con ellos sin tocar al instante con nuestra ruina, porque carecemos de todos estos elementos para conseguir una producción menos costosa que la que tenemos¹¹.

¹⁰ Sobre o lugar social deste trabalho, deve ser considerado que no ensaio bibliográfico da História da América Latina dirigida por Leslie Bethell, declara: “El de Miron Burgin, *The Economic aspects of Argentine federalism 1820-1852*, Cambridge, Mass., 1946, aún no ha sido superado ni en datos ni en interpretación.” (“Ensayos Bibliográficos” In: BETHELL, Leslie (ed.). *Historia de América Latina*. Barcelona: Crítica, t. 6, 2000, p. 446. Embora a primeira edição da obra de Bethell é de 1985, utiliza-lha como obra de referência plenamente vigente.

¹¹ AGN, Sala X, 16-8-1. *apud* BURGÍN, Miron. *The Economic Aspects of Argentine Federalism 1820-1852*. Cambridge: Harvard University Press, 1946, p. 263.

Imediatamente, Burgin estende esse diagnóstico à totalidade do objeto de estudo: “*this statement was true not only of the shoe industry, but of porteño industry in general*”¹². Em todos os demais casos, Burgin também utiliza expressões em plural, agregadas, para referir-se a quem realizava atividades artesanais ou industriais na capital portenha: *industry*¹³, *domestic producers*¹⁴, *entrepreneurs and industrialists*¹⁵, *domestic industry*¹⁶, *native industry*¹⁷, *native manufacturers and artisans*¹⁸, *domestic manufacturers*¹⁹. O discurso de Burgin utiliza, em relação às atividades artesanais e industriais portenhas, um enfoque eminentemente indutivo, que seria o empregado desde então na historiografia.

A primeira avaliação argentina do trabalho de Burgin foi o *Estudio Preliminar* à edição em castelhano que uma das principais representantes da *histoire événementielle* argentina, Beatriz Bosch, terminou de redigir em 1959 e que foi publicado em 1960. No campo político, esta última criticou a agregação de dados sobre distintos bandos que eludia descrever diferenças essenciais como as regionais e, por conseguinte, a omissão de uma análise que indagasse debaixo da superfície dos conjuntos ou agrupamentos:

Si los unitarios formaban [un] núcleo compacto, culto y homogéneo, los federales – según Burgin— no constituían un partido propiamente sino grupos parciales con intereses distintos y a menudo contrapuestos, pero con una visión más clara y certera de las cuestiones. No obstante esta cabal observación, el extinto autor defrauda nuestra expectativa, pues, deja de ofrecernos el cuadro de los diversos “distritos” federales –con palabras de hoy— que dicho aserto hacía presentir. ¿A qué aspiraban los federales en Córdoba, en Mendoza, en Salta? ¿Qué separaba a los de San Juan de los de Santiago del Estero o Corrientes? Estos y otros interrogantes quedan sin respuesta²⁰.

No entanto, na sua avaliação do tratamento da dinâmica econômica que Burgin tinha feito, Bosch mantém a falha dele e que ela mesma tinha antes criticado quanto aos grupos políticos. Assim, Bosch também emprega exclusivamente conceitos acrescentados ou coletivos como *la*

¹² BURGÍN, *op. cit.*, pp. 263, 266 e 268.

¹³ *Ídem*, pp. 263, 264, 265 e 266.

¹⁴ *Ídem*, p. 263.

¹⁵ *Ídem*, p. 264.

¹⁶ *Ídem*, pp. 265 e 266.

¹⁷ *Ídem*, p. 265.

¹⁸ *Ídem*, p. 266.

¹⁹ *Ídem*, p. 266.

²⁰ BOSCH, B. “Estudio Preliminar”. In: BURGÍN, Miron. *Aspectos Económicos del Federalismo Argentino*. Tradução de Mario Calés. 4ª reimpr. Buenos Aires: Ediciones Solar S. A., 1987, p. 10.

*industria*²¹, *artesanos*²², *las pequeñas industrias locales*²³, *industria local*²⁴, *los productos e industrias de todas las provincias*²⁵, *la economía e industria vernáculas*²⁶, *la industria nativa*²⁷, *las clases industriales y agrícolas de la provincia y del interior*²⁸, *la industria y el comercio de Entre Ríos*²⁹, e *nuestra industria*³⁰.

A publicação em castelhano do trabalho de Miron Burgin, acompanhado pelo estudo preliminar de Beatriz Bosch, motivou o comentário de um dos principais representantes do *revisionismo* histórico argentino, José María Rosa. Apesar de sua severa crítica à posição de Burgin e especialmente ao comentário de Bosch, Rosa também não alterou sua unidade de análise e continuou falando de conceitos agregados ou coletivos: *industria manufacturera*³¹, *algunas industrias vernáculas*³², *las industrias*³³, *establecimientos fabriles*³⁴, *industrias*³⁵, e *industria vernácula*³⁶.

É esta escala a única possível para observar o trabalho dos artesãos e industriais de Buenos Aires? O discurso historiográfico sobre este tema e seu uso exclusivo de um nível agregado para referir-se ao objeto de estudo omitem alguma outra realidade deste, que assim resultaria inapreensível? Que resultados poderia produzir a aplicação de um método micro-histórico, como usaram alguns historiadores italianos? A respeito, Giovanni Levi explica que

A micro-história como uma prática é essencialmente baseada na redução da escala de observação, em uma análise microscópica e em um estudo intensivo do material documental. Essa definição já suscita possíveis ambigüidades: não é simplesmente uma questão de chamar a atenção para as causas e os efeitos do fato, de dimensões diferentes coexistirem em cada

²¹ *Ídem*, pp. 10 e 20.

²² *Ídem*, p. 12.

²³ *Ídem*, p. 12.

²⁴ *Ídem*, p. 14.

²⁵ *Ídem*, p. 15.

²⁶ *Ídem*, p. 15.

²⁷ *Ídem*, p. 16.

²⁸ *Ídem*, p. 16.

²⁹ *Ídem*, p. 20.

³⁰ *Ídem*, p. 21.

³¹ ROSA, José María. “Miron Burgin, la Señorita Beatriz Bosch y la Ley de Aduana de Rosas”. In: *Revista del Instituto de Investigaciones Históricas Juan Manuel de Rosas*. Buenos Aires: Instituto de Investigaciones Históricas Juan Manuel de Rosas, n. 22, 1960, p. 331.

³² *Ídem*, p. 332.

³³ *Ídem*, p. 332.

³⁴ *Ídem*, p. 333.

³⁵ *Ídem*, p. 333.

³⁶ *Ídem*, p. 333.

sistema social; em outras palavras, sem perder a visão da escala do espaço social de cada indivíduo, e a partir daí, do povo e de sua situação na vida³⁷.

Por sua vez, Jacques Revel comenta que a abordagem micro-histórica

afirma em princípio que a escolha de uma escala particular de observação produz efeitos de conhecimento, e pode ser posta a serviço de estratégias de conhecimentos. Variar a objetiva não significa apenas aumentar (ou diminuir) o tamanho do objeto no visor, significa modificar sua forma e sua trama. Ou, para recorrer a um outro sistema de referências, mudar as escalas de representação em cartografia não consiste apenas em representar uma realidade constante em tamanho maior ou menor, e sim em transformar o conteúdo da representação (ou seja, a escolha daquilo que é representável)³⁸.

Acerca daquelas ambigüidades assinaladas por Levi, o próprio historiador italiano confirma a possibilidade de aplicar este método a nosso tema, já que “para a micro-história, a redução da escala é um procedimento analítico, que pode ser aplicado em qualquer lugar, independentemente das dimensões do objeto analisado”³⁹.

Esta abordagem requer para sua aplicação bem sucedida afastar-se de preconceitos já que, como lembra Revel

À hierarquia dos níveis de observação, os historiadores relacionam instintivamente uma hierarquia das problemáticas históricas: para usar uma linguagem trivial, na escala da nação faz-se história nacional; na escala local, faz-se história local (o que, em si, não implica uma hierarquia de importância, especialmente do ponto de vista da história social). Observada “no nível do chão”, a história de um conjunto social aparentemente se dispersa numa miríade de acontecimentos minúsculos, difíceis de organizar. A concepção tradicional da monografia procura fazê-lo ao se atribuir como tarefa a verificação local de hipóteses e de resultados gerais. O trabalho de contextualização múltipla praticado pelos micro-historiadores parte de premissas muito diferentes. Ele afirma, em primeiro lugar, que cada ator histórico participa, de maneira próxima ou distante, de processos –e portanto se inscreve em contexto— de dimensões e de níveis variáveis, do mais local ao mais global. Não existe portanto hiato, menos ainda oposição, entre história local e história global. O que a experiência de um indivíduo, de um grupo, de um espaço permite perceber é uma modulação particular da história global. Particular e original, pois o que o ponto de vista micro-história oferece à observação não é uma versão atenuada, ou

³⁷ LEVI, Giovanni, “Sobre a micro-história”, In: BURKE, Peter (org.). *A Escrita da História: novas perspectivas*. Tradução de Magda Lopes. São Paulo: Editora da UNESP, 1992, pp. 136-137.

³⁸ REVEL, Jacques. “Microanálise e construção do social”. In: REVEL, Jacques (org.). *Jogos de Escalas. A experiência da Microanálise*. Tradução de Dora Rocha. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas Editora, 1998, p. 20.

³⁹ LEVI, *op. cit.*, p. 137.

parcial, ou mutilada, de realidades macrossociais: é, e este é o segundo ponto, uma versão diferente⁴⁰.

Nesse assunto, é necessário evitar um falso dilema entre uma suposta história de agregados sociais e outra suposta história exclusivamente de indivíduos. Especialmente porque, como também assinala Revel a propósito da análise da afirmação do Estado moderno na Europa entre os séculos XV e XIX:

Na verdade, a escolha não é alternativa entre duas versões da realidade histórica do Estado, uma que seria “macro” e a outra “micro”. Uma e outra são “verdadeiras” (e muitas outras mais em níveis intermediários que seria conveniente recuperar de modo experimental), e nenhuma é realmente satisfatória porque a constituição do Estado moderno é precisamente feita do conjunto desses níveis, cujas articulações ainda precisam ser identificadas e pensadas. A aposta da análise microssocial –e sua opção experimental—é que a experiência mais elementar, a do grupo restrito, e até mesmo do indivíduo, é a mais esclarecedora porque é a mais complexa e porque se inscreve no maior número de contextos diferentes⁴¹.

Por exemplo, sobre o resultado que poderia produzir a alteração da escala de observação, Levi comenta um caso de sua própria experiência:

Tem havido muita discussão com respeito à comercialização da terra e é uma crença amplamente considerada que, a precocidade e a frequência das transações de terra, ocorridas em muitos países da Europa Ocidental e na América colonial, indicam a presença precoce do capitalismo e do individualismo. Dois elementos evitaram uma avaliação mais adequada deste fenômeno. Em primeiro lugar, muitas interpretações têm sido baseadas em dados agregados, abordagem que tornou impossível examinar os fatos concretos das próprias transações. Em segundo, os historiadores foram induzidos a erro por sua própria mentalidade mercantil moderna, que os levou a interpretar as quantidades maciças de transações monetárias de terra que encontraram em documentos notariais contemporâneos como evidência da existência de um mercado auto-regulador. Curiosamente, ninguém observou ou deu importância ao fato de que os preços envolvidos eram extremamente variáveis, mesmo considerando-se as qualidades diferentes da terra. Assim, os preços da terra e o mercado geral normalmente estavam relacionados à suposição inquestionável de que as forças de mercado eram impessoais. Apenas reduzindo-se a escala de observação a um área extremamente localizada, foi possível observar que o preço da terra variava segundo o relacionamento de parentesco entre as partes contratuais. Também foi possível mostrar que eram imputados preços variáveis a terras de igual dimensão e qualidade. Desse modo, tornou-se possível estabelecer que se estava observando um mercado complexo, em que os relacionamentos sociais e pessoais desempenhavam um papel

⁴⁰ REVEL, *op. cit.*, pp. 27-28.

⁴¹ *Ídem*, p. 32.

determinante no estabelecimento do nível de preço, do prazo de pagamento e das formas pelas quais a terra trocava de mãos. Esse exemplo parece-me particularmente revelador da maneira como a micro-história procede de modo geral. Os fenômenos previamente considerados como bastante descritos e compreendidos assumem significados completamente novos, quando se altera a escala de observação⁴².

No caso do estudo das atividades artesanais e industriais em meados do século XIX em Buenos Aires, o interesse historiográfico concentrou-se em conhecer a suposta dinâmica de “uma” única indústria, como conceito largamente inclusivo em sentido horizontal, que compreendia muitas atividades produtivas diferentes entre si, ou, no máximo, de uma apelação plural à soma de todas aquelas atividades artesanais, manufatureiras ou industriais. No entanto, a ênfase nos agregados conduziu necessariamente a privilegiar umas poucas características comuns das atividades artesanais, manufatureiras ou industriais muito diferentes. E, como se sabe, quanto mais inclusiva tenta ser uma categoria, menos elementos comuns se encontram entre todos os atores sociais que querem ser inseridos no agregado maior, o que aumenta a distância entre a descrição do fenômeno social e sua realidade passada. Tendo em conta que “tratando-se da natureza das categorias de análise do social, é com certeza no nível local que a defasagem entre categorias gerais (ou exógenas) e categorias endógenas é mais marcada”⁴³, Revel explica que

o recurso a sistemas classificatórios baseados em critérios explícitos (gerais ou locais) é substituído na microanálise pela decisão de levar em consideração os comportamentos por meio dos quais as identidades coletivas se constituem e se deformam. Isso não implica que se ignore nem que se desprezem as propriedades “objetivas” da população estudada, e sim que se as trate como recursos diferenciais cuja importância e cuja significação devem ser avaliadas nos usos sociais de que são objeto –ou seja, em sua atualização⁴⁴.

Estes últimos aspectos conduzem, mais uma vez, à aplicabilidade de uma proposta metodológica como a da micro-história italiana, por sua relação direta com

⁴² LEVI, *op. cit.*, pp. 140-141.

⁴³ REVEL, *op. cit.*, p. 24.

⁴⁴ *Ídem*, p. 26.

Outra característica comum ao trabalho dos micro-historiadores, que é o problema da comunicação com o leitor –o problema da narrativa. [...] Parece-me que a função particular da narrativa pode ser resumida em duas características. A primeira é a tentativa de demonstrar, através de um relato de fatos sólidos, o verdadeiro funcionamento de alguns aspectos da sociedade que seriam distorcidos pela generalização e pela formalização quantitativa usadas independentemente, pois essas operações acentuariam de uma maneira funcionalista o papel dos sistemas de regras e dos processos mecanicistas de mudança social. Em outras palavras, é exibido um relacionamento entre os sistemas normativos e aquela liberdade de ação criada para os indivíduos por aqueles espaços que sempre existem e pelas inconsistências internas que fazem parte de qualquer sistema de normas e sistemas normativos. A segunda característica é aquela de incorporar ao corpo principal da narrativa os procedimentos da pesquisa em si, as limitações documentais, as técnicas de persuasão e as construções interpretativas. Esse método rompe claramente com a assertiva tradicional, a forma autoritária de discurso adotada pelos historiadores que apresentam a realidade como objetiva. Na micro-história, ao contrário, o ponto de vista do pesquisador torna-se uma parte intrínseca do relato. O processo de pesquisa é explicitamente descrito e as limitações da evidência documental, a formulação de hipóteses e as linhas de pensamento seguidas não estão mais escondidas dos olhos do não-iniciado. O leitor é envolvido em uma espécie de diálogo e participa de todo o processo de construção do argumento histórico⁴⁵.

Segundo Revel, os micro-historiadores

consideram que uma escolha narrativa decorre da experimentação histórica tanto quanto os próprios procedimentos da pesquisa. Os dois aspectos na verdade praticamente não podem ser dissociados. A invenção de um modo de exposição não produz apenas efeitos de conhecimento. Ela contribui explicitamente para a produção de um certo tipo de inteligibilidade em condições experimentais definidas. A forma do inquérito adquire aqui todo o seu sentido: ela associa o leitor ao trabalho do historiador, à produção do seu objeto de estudo⁴⁶.

Outra oportunidade que oferece esta metodologia micro-histórica *all'uso degli storici italiani* é que justifica o recorte de um curto período de tempo⁴⁷, sob certas condições: que se prove verdadeiramente relevante e se faça aquele uso intensivo das fontes. Assim, foi possível ler as mais de mil e quinhentas edições do principal jornal da época, *La Gaceta Mercantil*, que correspondem ao período desde outubro de 1840 até setembro de 1845 e satisfazer aquele “gosto pelo detalhe revelador”⁴⁸ no caso de achar que, no período estudado, na imprensa oficial se utilizaram as denominações *carpintero* e *calafate* com a intenção de insultar um adversário político do Governo de Buenos Aires. O fato de que a atividade desses industriais fosse complementar à exportação de produtos pecuários e que, desta forma, convergissem

⁴⁵ LEVI, *op. cit.*, pp. 152-153.

⁴⁶ REVEL, *op. cit.*, p. 36.

⁴⁷ LEVI, *op. cit.*, p. 136.

⁴⁸ GINZBURG, *op. cit.*, p. 8.

com os interesses comerciais de um dos setores sociais predominantes na época, os *hacendados*, não parece haver suprimido algumas tensões nessa sociedade.

I. 2. A história da indústria naval portenha entre 1840 e 1845: aportes da *Histoire des Techniques* e a Teoria econômica.

Se vamos além da idéia geral de uma *industria* na Buenos Aires de 1840, constatamos que esse conjunto se compunha de indivíduos que, sós ou agrupados nas suas oficinas ou fábricas, exerciam múltiplas atividades através das quais transformavam matérias-primas, insumos e bens intermediários em diversos produtos. Então, o artesão ou o industrial não era somente um produtor. Cada manufatura requeria, para sua elaboração, diferentes matérias-primas, diferentes insumos e diferentes bens intermediários. A efetiva demanda de cada um destes últimos, que enfrentava ao artesão ou industrial com uma microeconomía às vezes tão complexa como a de seu próprio produto terminado, reclama estudar cada produtor também como um consumidor dos elementos necessários para a produção. Desta forma, a redução da escala de observação tem vinculação direta com duas questões que já foram oportunamente anunciadas por Lucien Febvre e por Peter Burke.

A primeira é a questão da técnica. Como pesquisar a demanda de matérias-primas, insumos ou bens intermediários de um determinado artesão ou industrial como passo prévio para estudar seu comportamento em relação com a sociedade, se desconhecemos seus procedimentos, organização, enfim, a técnica que empregava? Neste aspecto, já em 1935 Lucien Febvre comentou que o que ele propunha como uma *Histoire des techniques*, apresentava “um conjunto de problemas que a história negligencia com excesso de serenidade”⁴⁹. Sem cair num inaceitável determinismo técnico⁵⁰, a partir do conhecimento da

⁴⁹ “Technique: un de ces nombreux mots dont l’histoire n’est pas faite. Histoire des techniques: une des ces nombreuses disciplines qui sont tout entières à créer—ou presque. Les *Annales* n’ont la prétention, aujourd’hui, ni d’improviser l’histoire du mot, ni de suppléer hâtivement à quelques unes de nos plus criantes ignorances des choses. Elles se proposent simplement d’amener leurs lecteurs—les jeunes surtout—à réfléchir sur un ensemble de problèmes que l’histoire néglige avec beaucoup trop de sérénité. Qu’est-ce que «faire l’histoire des techniques»?” (FEBVRE, *op. cit.*, p. 531).

⁵⁰ Esse foi o caso, por exemplo, de Lynn White Jr., que tentou explicar a origem do feudalismo somente a partir da utilização do estribo (WHITE, Lynn (h). *Tecnología Medieval y Cambio Social*. Tradução de Ernesto Córdoba Palacios. Barcelona: Ediciones Paidós, 1990, pp. 17-54; ROLAND, Alex. “Once More into the Stirrups: Lynn White jr., Medieval Technology and Social Change”. In: *Technology and Culture*. Baltimore: The Society for the History of Technology, v. 44, n. 3, July 2003, pp. 574-585; HEILBRONER, Robert L. “Do Machines

técnica disponível, podemos estudar os interesses comerciais destes industriais, ora como consumidores de matérias-primas, insumos e bens intermediários, ora como fornecedores de bens e serviços. Por sua vez, seus interesses comerciais e sua organização trabalhista podem dizer muito sobre suas afinidades políticas e sociais.

A segunda questão é a da relação entre história e teoria social, sobre a qual Peter Burke adverte que, entre outras coisas, oferece ao historiador a oportunidade de libertar-se do paroquialismo, no sentido quase literal do termo, deixando de achar que sua especialidade é “completamente única” e julgá-la como uma combinação única de elementos, mas que individualmente têm paralelo em outros lugares⁵¹. Neste sentido, a pesquisa sobre a atividade dos *carpinteros de ribera* e *calafates* de Buenos Aires *circa* 1840 pode beneficiar-se dos subsídios teóricos que a teoria econômica, como parte da teoria social, pode fornecer. Neste sentido, é útil compreender a diferença teórica entre microeconomía e macroeconomía e, além disso, inserir seus respectivos desenvolvimentos como parte da ciência econômica na perspectiva histórica. Para isso, Paul Samuelson e William Nordhaus fornecem uma passagem significativa:

Onde e quando surgiu o grande rio que é hoje a economia? Podemos datar as origens da economia moderna em 1776, ano em que Adam Smith publicou sua obra clássica *Investigação sobre a natureza e causa da riqueza das nações*. [...] Smith pode considerar-se com razão o fundador da disciplina da **microeconomía**, galho da economia que se ocupa atualmente da conduta de entidades individuais como os mercados, as empresas e as economias domésticas. Em *A riqueza das nações*, Smith considerou como se fixam os preços, estudou como se fixam os preços da terra, o trabalho e o capital e averiguou as virtudes e os defeitos do mecanismo de feira livre. [...] Por outro lado, a **macroeconomía**, que é o galho da economia que se ocupa do funcionamento global da economia, não existiu tal como é hoje até 1936. Foi esse ano quando John Maynard Keynes publicou sua revolucionária obra *Teoria geral da ocupação, o interesse e o dinheiro*. Nessa época, a Inglaterra e os Estados Unidos ainda se encontravam atolados na Grande Depressão dos anos trinta e a taxa de desemprego afetava uma quarta parte da população trabalhadora. Buscando uma saída, Keynes pôs de relevo o fato de que as economias de mercado podiam funcionar mal. No seu livro, desenvolveu uma teoria das causas do desemprego e as recessões econômicas, da determinação do investimento e o consumo, de como os bancos centrais administram o dinheiro e as taxas de juros e de por que alguns países prosperam, enquanto outros se estagnam. Keynes também sustentava que o Estado podia contribuir significativamente a aplanar as oscilações dos ciclos econômicos. [...] As duas correntes –a microeconomía e a macroeconomía— convergem e formam a economia moderna. Houve um tempo em que a fronteira entre ambas era muito nítida; ultimamente, as duas

Make History?”. In: SMITH, Merritt Roe; MARX, Leo (eds.). *Does Technology Drive History?* Cambridge, Mass.: The MIT Press, 1994, pp. 53-65).

⁵¹ “Historiadores e sociólogos têm a oportunidade de se libertar de diferentes tipos de paroquialismo. Os historiadores correm risco de paroquialismo no sentido quase literal do termo. Ao se especializarem em uma região específica podem acabar considerando sua «paróquia» completamente única de elementos, que individualmente têm paralelos em outros lugares” (BURKE, P. *História e teoria social*. Tradução de Klaus Brandini Gerhardt e Roneide Venâncio Majer. São Paulo: Editora UNESP, 2000, p. 13).

vertentes se fundiram ao haver aplicado os economistas os instrumentos da microeconomía a questões como o desemprego e a inflação. No entanto, para compreender totalmente a economia, continua sendo necessário explorar as duas margens do río⁵².

A análise agregada em que coincidem os discursos de Burgin, Bosch e Rosa corresponde a uma visão somente macroeconômica, coerente com a hegemonia keynesiana da qual foi contemporânea. De fato, Miron Burgin fez sua investigação na Argentina entre 1937 e 1939⁵³ e José María Rosa, irónicamente, o considerou “un hombre de Roosevelt”⁵⁴. Os anos transcorridos desde a publicação do livro de Burgin em inglês (1946) e a publicação de sua edição em castelhano (1960) que motivou os comentários de Bosch e Rosa, não alteram a

⁵² “¿Dónde y cuándo surgió el gran río que es hoy la economía? Podemos datar los orígenes de la economía moderna en 1776, año en que Adam Smith publicó su obra clásica *Investigación sobre la naturaleza y causa de la riqueza de las naciones*. [...] Smith puede considerarse con razón el fundador de la disciplina de la microeconomía, rama de la economía que se ocupa actualmente de la conducta de entidades individuales como los mercados, las empresas y las economías domésticas. En *La riqueza de las naciones*, Smith consideró cómo se fijan los precios, estudió cómo se fijan los precios de la tierra, el trabajo y el capital e investigó las virtudes y los defectos del mecanismo de mercado. [...] En cambio, la macroeconomía, que es la rama de la economía que se ocupa del funcionamiento global de la economía, no existió tal como es hoy hasta 1936. Fue ese año cuando John Maynard Keynes publicó su revolucionaria obra *Teoría general de la ocupación, el interés y el dinero*. En esa época, Inglaterra y Estados Unidos aún se encontraban atascados en la Gran Depresión de los años treinta y la tasa de desempleo afectaba a una cuarta parte de la población trabajadora. Buscando una salida, Keynes puso de relieve el hecho de que las economías de mercado podían funcionar mal. En su libro, desarrolló una teoría de las causas del desempleo y las recesiones económicas, de la determinación de la inversión y el consumo, de cómo los bancos centrales gestionan el dinero y los tipos de interés y de por qué algunos países prosperan, mientras otros se estancan. Keynes también sostenía que el Estado podía contribuir significativamente a allanar las oscilaciones de los ciclos económicos. [...] Las dos corrientes –la microeconomía y la macroeconomía– convergen y forman la economía moderna. Hubo un tiempo en que la frontera entre ambas era muy nítida; últimamente, las dos vertientes se han fusionado al haber aplicado los economistas los instrumentos de la microeconomía a cuestiones como el desempleo y la inflación. Sin embargo, para comprender totalmente la economía, sigue siendo necesario explorar las dos márgenes del río” (SAMUELSON, Paul A.; NORDHAUS, William D. *Economía*. Traducción de Esther Rabasco e Luis Toharia. 15ª Edición. Madrid: Mc Graw-Hill Inc., 1996, p. 5).

⁵³ “En 1937 viaja a estas tierras e investiga en archivos públicos y particulares de la Capital y del interior con el objeto de preparar su tesis *The Economic Aspects of Argentine Federalism*, la cual le vale el grado de Doctor en la Universidad de Harvard (1941). [...] Consagrado a la historia latinoamericana del período nacional, Miron Burgin ingresa al servicio oficial, ocupando importantes cargos en la Biblioteca del Congreso (1939-1942; 1946-1948), en el Departamento de Estado (1944-1945), en el Departamento de Comercio (1945-1946) y en la Dirección de Investigaciones de las Repúblicas Americanas (1949-1957). Laborioso y tenaz dirige seminarios, interviene en instituciones académicas y en conferencias y congresos de la disciplina, compartiendo la dirección de *Hispanic American Review* y de *Handbook of Latin America Studies* (1941-1948)” (BOSCH, *op. cit.*, p. 9).

⁵⁴ “Hacia 1938 Miron Burgin, polaco de origen, naturalizado en los Estados Unidos y funcionario del Departamento de Estado, llegó a Santa Fe en misión de estudio en los archivos argentinos patrocinada por la Universidad de Harvard, donde preparaba una tesis sobre la historia económica argentina. Se proponía optar a un grado académico que le facilitara un puesto directivo en el Instituto de Investigaciones de las Repúblicas Americanas del Departamento de Estado. Eran los tiempos del New Deal, ya recobrada la república del Norte de la crisis económica de 1929. Franklin Roosevelt y su *trust de cerebros* desarrollaban la política «de buena vecindad» para combatir en América Latina las manifestaciones nacionales defensivas que perjudicaran la influencia de los Estados Unidos, y unificar así al continente para la lucha, que se anunciaba próxima, contra los nacionalismos agresivos del Eje Roma-Berlín” (ROSA, *op. cit.*, p. 329).

situação, já que a hegemonia do pensamento keynesiano na Argentina perdurou muito além da década de 1960⁵⁵.

Além da simultaneidade temporal, é significativo que vários dos aspectos que Samuelson e Nordhaus assinalaram como questões centrais no trabalho de Keynes — e para o posterior predomínio de seu pensamento — foram preocupações prioritárias no debate historiográfico entre as tendências que representaram Burgin, Bosch e Rosa: as causas do desemprego e as recessões econômicas, a determinação do investimento e o consumo, por que alguns países prosperam, enquanto outros se estagnam, e de que modo o Estado podia contribuir significativamente a aplinar as oscilações dos ciclos econômicos.

Observando a sociedade passada desde um ponto de vista exclusivamente macroeconômico, como uma equação na qual só se representam o consumo, o investimento, as despesas públicas e o saldo da balança comercial, não é casual que a preocupação fosse o mercado interno e o modo em que o Estado o abria à concorrência estrangeira ou, se o reservava com o uso de instrumentos tais como as tarifas alfandegárias, o investimento que se deslocava do setor pecuário ao setor industrial. Beatriz Bosch advertiu que o que ela mesma tinha dito sobre o estudo agregado dos grupos políticos talvez poderia aplicar-se ao campo social, quando insinuou que “em 1836-1837 se alcançaram colheitas abundantes, exportando-se trigo a outras províncias e ao exterior, mas pouco se sabe da situação do agricultor e do pequeno industrial na década seguinte”⁵⁶, mas não aprofundou esta promissora intuição.

A macroeconomía examina as tendências globais das importações e as exportações⁵⁷, portanto, a escala acrescentada só mostra uma dialética entre a pecuária, a atividade econômica predominante na Província de Buenos Aires, e a indústria, uma atividade econômica emergente, na qual uma política aduaneira livre-cambista favorecia à primeira enquanto prejudicava a segunda e uma política aduaneira protecionista prejudicava à primeira, ao passo que beneficiava à segunda. Levando em conta que, em torno do ano 1840, 90% das embarcações ao redor do mundo eram de madeira⁵⁸, a redução da escala de observação permite ver que os *carpinteros de ribera* e *calafates* de Buenos Aires, em função da dotação de fatores da economia provincial, dependiam da importação de determinadas matérias-primas e insumos para desenvolver suas atividades. Isso sugere, a diferença do

⁵⁵ V. ROCCHI, *op. cit.*, pp. 445-467.

⁵⁶ “En 1836-1837 se lograron cosechas abundantes, exportándose trigo a otras provincias y al exterior, pero poco se sabe de la situación del granjero y del pequeño industrial en la década subsiguiente” (BOSCH, *op. cit.*, p. 17).

⁵⁷ SAMUELSON; NORDHAUS, *op. cit.*, p. 392.

⁵⁸ DERRY; WILLIAMS, *op. cit.*, p. 538.

preconceito reducionista difundido pela historiografia disponível, de que uma política aduaneira verdadeiramente protecionista devia ser livre-cambista quanto aos produtos que a atividade industrial necessitava importar para manter sua produção, por exemplo a madeira, e ser restritiva em relação aos produtos que podiam competir com a atividade manufatureira no mercado doméstico. Como “a microeconomía é o estudo de preços, quantidades e mercados específicos” e, com esse intuito, “analisa cada artigo do comércio exterior”⁵⁹, é neste nível que pode-se avançar no campo da história social. Reduzindo a escala de observação, o objeto de estudo deixa de ser *la industria* e passa a ser o *carpintero de ribera* ou o *calafate*, e suas técnicas, pelo qual, a história social destes indivíduos deve visitar suas oficinas, revisar suas ferramentas, ler suas queixas e abaixo-assinados e conhecer suas comemorações porque, como explica Carlo Ginzburg, “para demonstrar a relevância de fenômenos aparentemente negligenciáveis, [é] indispensável recorrer a instrumentos de observação e escalas de investigação diferentes dos usuais”⁶⁰.

A “análise de perto, de tipo microscópico”⁶¹ também permite aproveitar outros conceitos da microeconomía, como o de bens complementares⁶². Neste caso, a situação dos *carpinteros de ribera* e os *calafates* portenhos constituía uma exceção. O aumento do intercâmbio comercial e o conseguinte incremento do trânsito portuário significavam um crescimento da demanda de bens e serviços que estes industriais forneciam. Portanto, uma política comercial fechada, que reduzisse o trânsito naval ao intercâmbio mínimo para procurar um determinado nível de autarquia industrial, teria prejudicado estes industriais.

I. 3. A indústria portenha na década de 1840: perspectivas desde a História dos conceitos.

Reinhardt Koselleck lembra que “a história social pode ainda investigar teoremas econômicos, por força dos quais se pode questionar os eventos singulares e os

⁵⁹ SAMUELSON; NORDHAUS, *op. cit.*, p. 392.

⁶⁰ GINZBURG, Carlo. *Mitos, emblemas, sinais: morfologia e história*. Tradução de Federico Carotti. São Paulo: Companhia das Letras, 1989, p. 10.

⁶¹ *Ídem*, p. 10.

⁶² “Complementary goods: two products, for which an increase (or fall) in DEMAND for one leads to an increase (fall) in demand for the other. Complements are the opposite of SUBSTITUTE GOODS” (BISHOP, Matthew. *Essential Economics*. London: The Economist, 2004, pp. 53-54). Uma definição mais limitada é apresentada por Samuelson e Nordhaus: “se denominan complementarios porque la subida del precio del bien A provoca una reducción de la demanda del bien complementario B.” (SAMUELSON; NORDHAUS, *op. cit.*, p. 82).

desenvolvimentos políticos dos fatos”⁶³. As características geográficas do Rio da Prata e a técnica da época faziam com que o tráfego comercial pelo porto de Buenos Aires dependesse da disponibilidade dos produtos e serviços que os *carpinteros de ribera* e os *calafates* podiam oferecer. Nesse porto os navios maiores tinham que ancorar longe da margem do rio e sua carga e descarga era feita com embarcações menores. Essa situação resultou na demanda por embarcações pequenas, adaptadas às condições do Rio da Prata. Ao que tudo indica, a atividade industrial dos *carpinteros de ribera* e os *calafates* manteve uma relação simbiótica entre o comércio de exportação e importação: a oferta de bens e serviços que esses industriais forneciam era complementar ao comércio e, por isso, a expansão do tráfego marítimo ou fluvial significava um incremento na demanda de seus produtos e serviços, o que os diferenciava de outros setores da indústria local. Essa situação é muito diferente daquela descrição apresentada pela historiografia até o presente, onde nenhuma atividade artesanal ou industrial que tentasse se desenvolver em Buenos Aires, naquela época, sobreviveria sem a proteção de tarifas alfandegárias e sua conseguinte diminuição das importações de produtos manufaturados.

Como se viu, uma abordagem micro-histórica permite detectar os assuntos nos quais a historiografia pretendeu cobrir as brechas deixadas pela falta de investigações mais profundas com a extensão de suposições que nem sempre refletem a realidade passada. Uma situação semelhante apresenta-se em relação aos conceitos. Neste texto, os termos relacionados com tipos de produção como a indústria, artesanato e manufatura foram utilizados como parte do setor secundário da economia porque permitiam diferenciá-lo das outras atividades que compõem o chamado setor primário, isto é, a agricultura, a pecuária ou a pesca⁶⁴. No entanto, seu uso anacrônico é comum na bibliografia disponível. Por exemplo, na *Nueva Historia de la Nación Argentina*, Juan Carlos Nicolau propôs uma classificação a partir da definição geral de *Industria*, em cujo desenvolvimento poderiam ser distinguidos três métodos de produção: o *artesanado*, a *manufatura* e a *industria* “em sua acepção moderna”. De acordo com este autor, a atividade artesanal caracteriza-se pela execução de um objeto ou produto por um indivíduo isolado, enquanto a *manufatura* reúne múltiplos operários para produzir um artigo determinado mediante a divisão do trabalho. A “indústria em sua acepção moderna” inclui para Nicolau “a introdução da máquina acionada por uma força motriz independente da

⁶³ KOSELLECK, Reinhardt. *Futuro passado: contribuição à semântica dos tempos históricos*. Tradução de Wilma Patrícia Maas e Carlos Almeida Pereira. Rio de Janeiro: Contraponto-Ed. PUC-Rio, 2006, p. 97.

energia humana para elaborar um produto”⁶⁵. Além de que a proposta do autor citado nos conduz desde o presente para o passado sem nenhum benefício analítico⁶⁶, em vez de nos trazer ao presente os vestígios do passado para organizar seu entendimento, parece estender, sem apresentar nenhuma justificativa metodológica nem heurística, a impressão da experiência da revolução industrial inglesa ao Rio da Prata. Entre outras objeções possíveis, a utilização do adjetivo *moderna* não está isenta de problemas, agravados pela negligência que Lucien Febvre já denunciava em 1935 quanto à dimensão técnica nos estudos históricos. Efetivamente, o autor desta tentativa de “ressignificação acadêmica” coloca como critério de modernidade a introdução da máquina acionada por uma força motriz “independente da energia humana” para a produção, sem levar em conta que, enquanto esta condição exclui o torno de um ceramista ou um tear manual, põe a máquina a vapor junto a qualquer máquina movida por energia hidráulica, eólica ou mesmo tração animal. Desta forma, produz um efeito paradoxal: enquanto o autor evidentemente deseja reservar a ideia de indústria “em sua acepção moderna” como estágio mais avançado que o artesanato e a manufatura, consegue que seja aplicável aos séculos anteriores ao XIX, em que se introduziu em Buenos Aires a máquina de vapor⁶⁷. Finalmente, sobre este assunto deveria ter-se em conta que

⁶⁴ Não mencionamos aqui à mineração porque a dotação de fatores da Província de Buenos Aires não permitiu seu desenvolvimento.

⁶⁵ NICOLAU, Juan Carlos. “Artesanía, manufactura e industria...” cit., pp. 129-130.

⁶⁶ “Conceitos que abarcam fatos, circunstâncias e processos do passado tornam-se, para historiador social que deles se serve em seqüência, categorias formais, estabelecidas como condição de existência de uma história possível. Apenas por meio dos conceitos providos de capacidade de duração, de uma economia de repetição de seu uso e, ao mesmo tempo, dotados de referencial empírico, ou seja, conceitos providos de uma capacidade estrutural, é que são capazes de deixar o caminho livre para que uma história antes tida como “real” possa hoje manifestar-se como possível, logrando assim ser representada. Isso se torna ainda mais nítido quando a relação da língua-fonte com a linguagem científica é analisada sob a perspectiva da história dos conceitos.

Toda historiografia se movimenta em dois níveis: ou ela examina fatos já articulados lingüísticamente ou ela reconstrói fatos não articulados lingüísticamente no passado, mas que, com ajuda de determinados métodos e a coleta de indícios, podem ser de alguma maneira recuperados. No primeiro caso, os conceitos recebidos da tradição servem de acceso heurístico para compreender a realidade passada. No segundo caso, a história [Historie] se serve *ex post* de categorias acabadas e definidas, que são aplicadas sem que possam ser identificadas nas fontes. Desse modo, estabelecem-se premissas teórico-econômicas para analisar o capitalismo nascente com categorias que, na época, eram desconhecidas.” (KOSELLECK, *op. cit.*, p. 116).

⁶⁷ “En un país, en donde hasta los mendigos pedían limosna sin apearse y en el que era tan llamativa la facilidad de reposición y baratura de mulas y caballos, no puede extrañarse que la fuerza animal fuera la preferida. No hemos encontrado rastros de un cabal aprovechamiento de energía hidráulica y fue tan rara la utilización de la del viento, que durante muchos años un molino de esa clase sirvió, por su singularidad, como punto de referencia dentro de la planta urbana. El vapor, en plena expansión en Europa desde fines del siglo XVIII, tardaba en ser adoptado aquí como consecuencia del costo y de los recursos técnicos requeridos para su instalación, así como por la carestía del combustible en una tierra que era escasa de leña y estaba desprovista de carbón mineral” (MARILUZ URQUIJO, José María. *La industria sombrerera porteña 1780-1835. Derecho. Sociedad. Economía*. Buenos Aires: Instituto de Investigaciones de Historia del Derecho, 2002, pp. 267-268).

seria difícil uma História Social que não se apóie em uma reflexão teórico-conceitual, ou seja, que utiliza conceitos em forma ingênua, incorrendo, portanto, no risco do anacronismo. Não percebendo as distintas temporalidades presentes nos conceitos, tratando-os como se fossem construções lingüísticas incapazes de inovações de sentido, o historiador limitar-se-ia a reproduzir palavras empregadas na época pelos contemporâneos, tais como aparecem em diferentes documentos informativos, sem apreender as possíveis ressignificações a que poderiam estar sujeitas naquele momento, prejudicando, assim, o alcance da interpretação histórica. O risco de acabar projetando no passado, de maneira mecânica, os significados que os conceitos possuem no presente é considerável⁶⁸.

A respeito das próximas relações que devem manter os métodos da história dos conceitos e da história social, está claro que esta última não pode prescindir do auxílio que lhe é prestado pelas implicações histórico-críticas da primeira. O sentido exato de determinados conceitos de importância pode ser apreendido só a partir do contexto dos textos nos quais foram utilizados mas, como adverte Koselleck, deve ser igualmente deduzido da situação do autor e dos destinatários. Também é preciso que se considere a situação política e social da época e entender o uso da língua pelo autor, pelos seus contemporâneos e pela geração que o precede, com os quais ele viveu em comunidade lingüística. Todo isso diz respeito à estrutura social do local durante o período do recorte temporal escolhido, que não pode ser compreendida de maneira satisfatória sem que se proceda a um questionamento de caráter econômico, político ou sociológico⁶⁹. Desta forma, pode-se perceber que

⁶⁸ KIRSCHNER, Tereza Cristina. “A reflexão conceitual na prática historiográfica”. In: *Textos de História*. Brasília: Programa de Pós-Graduação em História da Universidade de Brasília, v. 15, n. 1/2, 2007, p. 58).

⁶⁹ Para esta passagem, aproveitou-se a proposta analítica de Koselleck que, como exemplo, este autor oferece sobre um documento particular: “Está claro que o sentido exato pode ser apreendido só a partir do contexto do diário [Memorandum] de Hardenberg, mas deve ser igualmente deduzido da situação do autor e dos destinatários. Além disso, é preciso que se considere a situação política e social da Prússia naquela época, como também se deve entender o uso da língua pelo autor, por seus contemporâneos e pela geração que o precede, com os quais ele viveu em comunidade lingüística. Todas essas questões pertencem ao método da filologia histórica, ainda que surjam questões que não possam ser respondidas apenas com o auxílio dessa metodologia. Isso diz respeito principalmente à estrutura social da Prússia de então, que não pode ser compreendida de maneira satisfatória sem que se proceda a um questionamento de caráter econômico, político ou sociológico” (KOSELLECK, *op. cit.*, pp. 99-100). Outrossim, deve ser tido em conta que “a diversidade de significados e temporalidades que um conceito pode conter é o que dá sentido à História dos Conceitos concebida por Koselleck. Essa diversidade, entretanto, torna a relação entre o conceito e a experiência específica que se quer compreender necessariamente tensa. O significado de um conceito não pode ser alcançado independentemente do seu uso na sociedade e, por isso, deve-se considerar o contexto em que é utilizado e do universo temporal no qual se insere. O recurso a outros textos do período examinado, que possibilitem a construção do contexto histórico no qual se insere aquele determinado conceito, torna-se indispensável. Os conceitos, portanto, não devem ser considerados como um sistema textual autônomo que autoriza um único tratamento em termos de análise de textos, mas sim, relacionados a uma função de explicação historiográfica.” (KIRSCHNER, *op. cit.*, p. 51).

Na multiplicidade cronológica do aspecto semântico reside, portanto, a força expressiva da história.

Na exegese do texto, o interesse especial pelo emprego de conceitos político-sociais e a análise de suas significações ganham, portanto, uma importância de caráter social e histórico. Os momentos de duração, alteração e futuridade contidos em uma situação política concreta são apreendidos por sua realização no nível lingüístico. Com isso, ainda falando de modo geral, as situações sociais e respectivas alterações já são problematizadas no próprio instante dessa realização lingüística.

Torna-se, portanto, igualmente relevante, tanto do ponto de vista da história dos conceitos passam a poder ser empregados de forma tão rigorosa como indicadores de transformações políticas e sociais de profundidade histórica⁷⁰.

A opção a favor de tentar unir, no enquadramento da história social, uma focagem micro-histórica à aplicação das valiosas propostas oferecidas pela história dos conceitos para avançar no conhecimento da experiência social dos *carpinteros de ribera* e *calafates* de Buenos Aires em meados do século XIX fundamenta-se na convicção de que ambas abordagens são complementares⁷¹. Em particular, Koselleck destaca que

ao longo da investigação da história de um conceito, tornou-se possível investigar também o espaço da experiência e o horizonte de expectativa associados a um determinado período, ao mesmo tempo em que se investigava também a função política e social desse mesmo conceito⁷².

⁷⁰ *Ídem*, p. 101. É necessário, ainda, levar em conta que “A batalha semântica para definir, manter ou impor posições políticas e sociais em virtude das definições está presente, sem dúvida, em todas as épocas de crise registradas em fontes escritas. Desde a Revolução Francesa, essa batalha se intensificou a sua estrutura se modificou: os conceitos não servem mais para apreender os fatos de tal ou tal maneira, eles apontam para o futuro. Privilégios políticos ainda por serem conquistados foram formulados primeiro na linguagem, justamente para que pudessem ser conquistados e para que fosse possível denominá-los. Com esse procedimento, diminuiu o conteúdo empírico presente no significado de muitos conceitos, enquanto aumentava proporcionalmente a exigência de realização futura contida neles. A co-incidência entre o conteúdo empírico e o campo de expectativa diminuía cada vez mais. Inclui-se aqui a criação dos numerosos “-ismos” que serviram como conceitos de agrupamento e de dinâmica para ordenar e mobilizar as massas estruturalmente desarticuladas. O leque semântico do emprego de tais expressões vai —como ainda hoje é o caso—desde o clichê até o conceito definido academicamente. Basta lembrar termos como “conservadorismo”, “liberalismo” ou “socialismo” (*Ídem*, pp. 102-103).

⁷¹ “Portanto, a história dos conceitos é, em primeiro lugar, um método especializado da crítica de fontes que atenta para o emprego de termos relevantes do ponto de vista social e político e que analisa com particular empenho expressões fundamentais de conteúdo social ou político. É evidente que uma análise histórica dos respectivos conceitos deve remeter não só à história da língua, mas também a dados da história social, pois toda semântica se relaciona a conteúdos que ultrapassam a dimensão lingüística” (*Ídem*, p. 103).

⁷² *Ídem*, p. 104.

Capítulo II. A indústria portenha: perspectivas desde a História econômica.

O estudo da atividade industrial em Buenos Aires desde o final do bloqueio francês (1840) até o começo do bloqueio anglo-francês (1845), na qual deve observar-se a atividade dos *carpinteros de ribera* e *calafates*, requer indagar a respeito das condições nas que se desenvolveu durante esse período. Entre essas condições, a relação entre o Estado bonaerense e a indústria portenha reveste particular relevância.

II.1. A *Ley de Aduana* bonaerense para 1836.

A etapa dessa relação entre Estado e indústria, que desemboca no período de nosso interesse, se iniciou com a aprovação da *ley de Aduana* para o ano 1836, em 18 de dezembro do ano anterior. Esta lei suprimiu o imposto do quatro por mil “que bajo la denominación de contribución directa se exigía a los capitales a consignación, tanto nacionales como extranjeros” (Capítulo I, artigo 1^{o73}) e estabeleceu:

Art. 2. Desde el 1° de Enero de 1836, serán libres de derechos a su introducción a la provincia, la pieles crudas o sin manufacturar, la cerda, crin, lana de carnero, plumas de avestruz, el sebo en rama y derretido, las astas, huesos, garras, carne tasajo y el oro y plata sellada.⁷⁴

Com estes dois primeiros artigos o Governo provincial não opunha dificuldades à afluência de capital, ouro ou prata, e incentivava que as demais mercadorias indicadas, inclusive quando fossem originárias de outras Províncias, se exportassem junto com a produção local, desde o porto de Buenos Aires. Se bem que pode-se supor que pelo menos uma parte dos fretes, fluviais ou terrestres, seria contratada com empresários das Províncias do Interior, contratar-se-ia em Buenos Aires uma boa parte dos serviços de depósito, carga, fretes fluviais e marítimos, e seguros. Consolidado o faturamento na Província de Buenos Aires, uma porção destes custos seria absorvida pelo Estado, através de impostos.

⁷³ *Registro Oficial de la República Argentina que comprende los documentos espedidos desde 1810 hasta 1873.* Buenos Aires: «La República»-Imprenta Especial de Obras, 1880, tomo II, pp. 359.

O Capítulo I da lei estabelecia aranzéis de 5% e 10% para uma série de produtos:

[Art.] 3. Pagarán un cinco por ciento los azogues, máquinas, instrumentos de agricultura, ciencias y artes; los libros, grabados, pinturas, estatuas, imprentas; lanas y peleterías para fábricas; telas de seda bordadas de oro o plata, con piedras o sin ellas; relojes de faltriquera, alhajas de plata y oro, carbón fósil, salitre, yeso, piedra de construcción, ladrillo, maderas; el bronce y acero sin labrar, cobres en galápagos o planchas, duelas, estaño en planchas o barras, fierro en barra, planchas o fleje, hojalatas, bejuco para sillas, oblón y soldadura de estaño.

4. Idem, pagarán un diez por ciento, las armas, piedras de chispa, pólvora, alquitrán, brea, cabullería, seda en rama o manufacturada, y arroz⁷⁵.

As reduzidas alíquotas sugerem que as tarifas estabelecidas pelos artigos terceiro e quarto somente tiveram propósito de arrecadação fiscal⁷⁶ e que, recém a partir do artigo quinto, encontramos as tarifas orientadas a impulsionar o investimento na indústria provincial. De fato, entre o artigo quarto e o quinto registra-se um degrau de 14%⁷⁷. Por exemplo, a nova lei impôs uma tarifa de 24% à introdução de móveis, mas só sujeitou a importação de madeira ao pagamento de 5%. Também se impôs um direito diferencial sobre a introdução de “sombrosos de lana, pelo o seda, armados o sin armar”, de 13 *pesos* por unidade, mas a lã de carneiro ficou isenta do pagamento de custas alfandegárias, a importação de “lanas y peleterías para fábricas” ficou sujeita ao pagamento de somente um 5% *ad valorem* e a introdução de “seda en rama o manufacturada” ficou sujeita ao pagamento de um 10% *ad valorem*. Estes e outros exemplos análogos sugerem que o Governo bonaerense se interessou em incentivar a produção doméstica, favorecendo a entrada de matérias primas, insumos e bens intermediários necessários para a elaboração de produtos que podiam manufacturar-se na Província, enquanto gravava a importação destes últimos. O quadro seguinte confronta as listas dos artigos segundo, terceiro e quarto, por um lado, e quinto, sexto e nono, por outro:

⁷⁴ *Ídem*, p. 359.

⁷⁵ *Ídem*, p. 359.

⁷⁶ Como referência para confirmar esse caráter meramente arrecadatório, note-se que o artigo 5 do capítulo III “De la salida marítima” da lei previa: “todas las producciones del país que no van expresadas en los artículos anteriores, pagarán a su exportación por único derecho el cuatro por ciento sobre valores de plaza”. É claro que o Governo não buscava dificultar as exportações provinciais e a exígua diferença de só 1% entre as alíquotas do citado direito de exportação e da tarifa de importação do artigo 3 do capítulo I da lei não constitui uma variação substancial que permita inferir um tratamento diferente.

⁷⁷ Este degrau resulta significativo porque equivale à soma das alíquotas previstas nos artigos 3 e 4 do capítulo I, e é só levemente menor à alíquota de 17% imposta aos artigos não detalhados especificamente (capítulo I, artigo 8); *Registro Oficial de la República Argentina...* cit., p. 359.

Listas dos artigos com tarifas protecionistas	Matérias primas, insumos e bens intermediários de importação incentivada		
Artigo 5 (24%)	Artigo 2° (isentos de tarifas)	Artigo 3° (5%)	Artigo 4° (10%)
Açúcar			
Erva mate			
Café			
Chá			
Cacau			
Grãos-de-bico			
Comestíveis em geral			
Bordonas ⁷⁸ de prata	prata selada		
Cordões de fio, lã e algodão	lã de carneiro	lãs para fábricas	seda em ramo ou manufaturada
Obreias			
Pavio			
Artigo 6° (35%)	Artigo 2° (isentos de tarifas)	Artigo 3° (5%)	Artigo 4° (10%)
Móveis		Madeiras	
Espelhos		Azougues	
Carros		Madeiras; bronze e aço sem lavar; cobre em lingotes curtos ou pranchas; ferro em barra, prancha ou tira; folha-de-flandres	
Volantes		Madeiras; bronze e	

⁷⁸ Chama-se *bordona* a cada uma das três cordas mais baixas do violão, preferencialmente a sexta.

		aço sem lavar; cobre em lingotes curtos ou pranchas; ferro em barra, prancha ou tira; folha-de-flandres	
Roupas feitas	lã de carneiro	tecidos de seda bordados de ouro ou prata, com ou sem pedras	seda em ramo ou manufaturada
Calçados			
Licores			
Aguardentes			
Vinhos			
Vinagre			
Sidra			
Tabaco			
Azeite de queimar	sebo em ramo e derretido		
Malas de couro			
Baús			
Graxa para o calçado	sebo em ramo e derretido		
Estribos e esporas de prata ou platina	prata selada		
Rebéns			
Cobertores felpudos ou mantas de lã	Lã de carneiro	Lãs e pelarias para fábricas	
Foles para chaminés ou cozinhas		Madeiras	

Pratos grandes de estanho ou <i>peltre</i> ⁷⁹ , e todas suas respectivas manufaturas		Estanho em pranchas ou barras, soldadura de estanho	
Seringas e seringas pequenas de osso, marfim ou estanho	Ossos ⁸⁰	Estanho em pranchas ou barras, soldadura de estanho	
Violões e violões pequenos		Madeiras	
Semente de linho			
“Terralla” ⁸¹			
Máquinas para café		bronze e aço sem lavrar; cobre em lingotes curtos ou pranchas; ferro em barra, prancha ou tira; folha-de-flandres	
Uva-passa e figo desidratado			
Queixos			
Tinta preta para escrever			
Artigo 7º (50%)	Artigo 2º (isentos de tarifas)	Artigo 3º (5%)	Artigo 4º (10%)
Cerveja		“[h]oblón” ⁸²	
Macarrões e outras massas			
Selas sós para montar			

⁷⁹ Liga de zinco, chumbo e estanho.

⁸⁰ Ossos.

⁸¹ Este termo não foi achado em nenhuma das edições do Dicionario da *Real Academia Española*, desde 1726.

⁸² Lúpulo.

Batatas			
Cadeiras de estrado		Madeiras	
Artigo 9°	Artigo 2° (isentos de tarifas)	Artigo 3° (5%)	Artigo 4° (10%)
Chapéus de lã, pelo ou seda, armados ou sem armar (\$ 13 por unidade)	Lã de carneiro	Lãs e pelarias para fábricas	Seda em ramo ou manufaturada
Sal (8 reales por <i>fanega</i>)			

Fonte: Elaborado pelo autor, a partir do texto da *ley de Aduana* da Província de Buenos Aires de 18 de dezembro de 1835.

As listas dos artigos 5, 6, 7 e 9 somam 47 produtos. Se restamos os 10 produtos que correspondem a *commodities* de origem agrícola ou mineral (açúcar, erva mate, café, chá, cacau, grão de bico, semente de linho, passas de uva e de figo, batatas, sal), ficam 37 produtos de índole industrial. De 48 produtos que somam as listas dos artigos 2, 3 e 4, um 35% (17 deles) pode ser considerado como matérias primas ou insumos necessários para o 51% (19 produtos) dos 37 que compõem as listas dos artigos 5, 6, 7 e 9. Em outras palavras, um terço dos produtos que poderiam ingressar livremente ou com as tarifas mais baixas correspondem a matérias primas ou insumos necessários para elaborar a metade dos produtos aos quais se impôs as custas alfandegárias mais altas.

Dos 37 produtos de origem industrial, 24% deles corresponde a manufaturas que utilizavam o couro em alguma medida (9 produtos: carros; volantes; calçados; malas de couro; baús; chicotes; foles para lareiras ou cozinhas; selas sós para montar), 11% (4 produtos: cordões de fio, lã e algodão; roupas feitas; cobertores felpudos ou mantas de lã; chapéus de lã, cabelo ou seda, armados ou sem armar) corresponde a manufaturas que utilizavam a lã em alguma medida e 5% (2 produtos: azeite de queimar; graxa para o calçado) corresponde a manufaturas que utilizavam o sebo como matéria prima. Desta forma, uns 40% dos produtos de origem industrial mencionados nos artigos 5, 6, 7 e 9 eram manufaturas de

couro, lã ou sebo, matérias primas abundantes na dotação de fatores da Província de Buenos Aires.

O artigo 8 do capítulo I estabeleceu que pagariam um 17% “todos los frutos y manufacturas que no van expresados en los artículos anteriores”.

A nova lei levou a proteção alfandegária a seu ponto mais alto com uma lista de produtos de importação proibida. O quadro seguinte confronta essa lista, por um lado, com a dos artigos segundo, terceiro e quarto, por outro:

Lista de produtos de importação proibida	Matérias primas, insumos e bens intermediários de importação incentivada		
	Capítulo I, Artigo 2° (livres de direitos)	Capítulo I, Artigo 3° (5%)	Capítulo I, Artigo 4° (10%)
Ferragens para portas e janelas		ferro em barra, prancha ou tira	
Vigas pequenas		Madeiras	
Amido de trigo			
Almas de ferro para bolas de campo e bolas feitas		ferro em barra, prancha ou tira	
Toda manufatura de lata ou latão		folha-de-flandres	
Argolas de ferro e bronze		ferro em barra, prancha ou tira; bronze sem lavar	
Assadores de ferro		ferro em barra, prancha ou tira	
Arcos para caldeiros e baldes		bronze e aço sem lavar, cobre em lingotes curtos ou pranchas, estanho em pranchas ou barras,	

		ferro em barra, prancha ou tira, folha-de-flandres, soldadura de estanho	
Freios		bronze e aço sem lavar, cobre em lingotes curtos ou pranchas, estanho em pranchas ou barras, ferro em barra, prancha ou tira, folha-de-flandres, soldadura de estanho	
Esporas de ferro		ferro em barra, prancha ou tira	
Cabeçadas			
Rédeas			
Caronas			
<i>Lomillos</i> ⁸³			
Cilhas			
Coxins			
Sobrecilhas			
Maneias			
Maneadores			
Fiadores			
Laços			
Boçais			
<i>Bozalejos</i> ⁸⁴			
Chicotes e outros			

⁸³ Parte inferior da albarda na qual encaixa o lombo da cavalgadura.

⁸⁴ “Cabezada bozal que lleva media hociguera, pero sin cogotera ni travesaño” (SAUBIDET, Tito. *Vocabulario y Refranero Criollo*. Buenos Aires: Letemendia, 2006, p. 50).

arreios para cavalos			
“Batidores o peines escarmentadores de talco, box o carey” ⁸⁵			
Botões de haste, osso ou madeira, e botões de madeira forrados de um ou quatro olhos do mesmo material	“hastes, ossos”	Madeiras	
Baldes de madeira		Madeiras	
Calçadores de talco			
Cevada comum			
Chocalhos		bronze sem lavar	
Cola para couros			
Cartilhas e <i>catones</i> ⁸⁶			
Vassouras de palha			
Anéis de cadeia de ferro ou aço		aço sem lavar, ferro em barra, prancha ou tira	
Espumadeiras de ferro, estanho ou aço		aço sem lavar, estanho em pranchas ou barras, ferro em barra, prancha ou tira, soldadura de estanho	
Eixos de ferro		ferro em barra, prancha ou tira	
Cingidouros de lã, algodão ou	lã de carneiro	lãs para fábricas	

⁸⁵ Diferentes tipos de pentes de talco, buxo ou concha de tartaruga marinha.

⁸⁶ Livros compostos de frases e períodos curtos e graduados para os principiantes na leitura.

misturados			
Frocos para ponchos e xergas	lã de carneiro	lãs para fábricas	
Feijões, lentilhas, ervilhas e legumes em geral			
Bolachas			
Ganchos de ferro, aço ou metal para baldes ou caldeiros		bronze e aço sem lavar, cobre em lingotes curtos ou pranchas, estanho em pranchas ou barras, ferro em barra, prancha ou tira, folha-de-flandres, soldadura de estanho	
Ferraduras para cavalo		ferro em barra, prancha ou tira	
Gaiolas para pássaros		bronze e aço sem lavar, cobre em lingotes curtos ou pranchas, estanho em pranchas ou barras, ferro em barra, prancha ou tira, folha-de-flandres, soldadura de estanho	
Tecido para xergas, xergas y enxergões para cavalo	“lana de carnero”	lãs para fábricas	
Ligas e faixas de lã, algodão ou	“lana de carnero”	lãs para fábricas	

misturadas			
Milho			
Manteiga			
Mates que não sejam de prata ou ouro			
Mostarda em grão ou composta			
Grelhas		bronze e aço sem lavrar, cobre em lingotes curtos ou pranchas, estanho em pranchas ou barras, ferro em barra, prancha ou tira, folha-de-flandres, soldadura de estanho	
Pentes brancos que não sejam de marfim	Hueso		
Tecido para xairéis	“lana de carnero”	lãs para fábricas	
Ponchos e o tecido para eles	“lana de carnero”	lãs para fábricas	
<i>Peinetas</i> ⁸⁷ de talco ou concha de tartaruga marinha			
Pernos de ferro		ferro em barra, prancha ou tira	
Relhas de arado “modelo del país” ⁸⁸		bronze e aço sem lavrar, cobre em lingotes curtos ou pranchas, estanho em	

⁸⁷ Pente convexo usado pelas mulheres como adorno ou travessão para segurar o penteado.

⁸⁸ Refere-se ao modelo de arado mais comum na Província de Buenos Aires.

		pranchas ou barras, ferro em barra, prancha ou tira, folha-de-flandres, soldadura de estanho	
Grades para janela		bronze e aço sem lavar, cobre em lingotes curtos ou pranchas, estanho em pranchas ou barras, ferro em barra, prancha ou tira, folha-de-flandres, soldadura de estanho	
“Romanas de pilón” ⁸⁹		bronze e aço sem lavar, cobre em lingotes curtos ou pranchas, estanho em pranchas ou barras, ferro em barra, prancha ou tira, folha-de-flandres, soldadura de estanho	
Rodas para carruagens		Madeiras, bronze e aço sem lavar, cobre em lingotes curtos ou pranchas, estanho em pranchas ou barras, ferro em barra, prancha ou tira, folha-de-flandres,	

⁸⁹ Balanças de braços desiguais, com um peso anexo ao braço maior.

		soldadura de estanho	
Velas de sebo	Sebo en rama y derretido		
Formas para chapeleiros e sapateiros		Madeiras	

Fonte: Elaborado pelo autor, a partir do texto da *ley de Aduana* da Província de Buenos Aires de 18 de dezembro de 1835⁹⁰.

A lista do artigo 1 do capítulo II reúne 61 produtos. Se restamos as 4 categorias tarifárias que correspondem a *commodities* de origem agrícola (cevada comum; feijões, lentilhas, ervilhas e legumes em geral; milho; mostarda em grão ou composta), ficam 57 produtos de natureza industrial. De 48 produtos que reúnem as listas dos artigos 2, 3 e 4, um 27% (13 produtos) podem considerar-se como matérias primas ou insumos necessários para o 57% (33 produtos) dos 57 que compõem a lista do artigo 1º do capítulo II. Em outras palavras, um quarto dos produtos que poderiam ingressar livremente ou com as menores tarifas correspondem a matérias primas ou insumos necessários para elaborar mais da metade dos produtos sobre os quais se impôs a proibição.

Dos 57 produtos de origem industrial, 26% deles corresponde a manufaturas que utilizavam o couro em alguma medida (15 produtos: bolas feitas, cabeçadas, rédeas, caronas, *lomillos*, cilhas, coxins, sobre-cilhas, maneias, maneadores, fiadores, laços, boçais, *bozalejos*, rebéns e outros arreios para cavalos), 10% (6 produtos: cingidouros de lã, algodão ou misturados; frocos para ponchos e xergas; tecido para *xergas*; *xergas* e enxergões para cavalo; *ligas* e *faixas* de lã, algodão ou misturadas; tecido para xairéis; ponchos e o tecido para fazê-los) corresponde a manufaturas que utilizavam a lã em alguma medida e 2% (1 produto: velas de sebo) corresponde a uma manufatura que utilizava o sebo como matéria prima. Mais uma vez, 40% dos produtos de origem industrial indicados no artigo 1 do capítulo II eram manufaturas elaboradas a partir do couro, lã ou sebo, matérias primas abundantes na dotação de fatores da Província de Buenos Aires.

⁹⁰ *Registro Oficial de la República Argentina...* cit., pp. 359-361.

A importação de trigo e farinha estrangeiros foi proibida enquanto o preço da *fanega*⁹¹ no mercado local não atingisse os cinquenta *pesos*. Em caso de alcançar esse nível, o Governo outorgaria “permiso [de importación] a todo el que lo pida”. Para assegurar uma efetiva dissuasão de possíveis especuladores, pelo artigo 4 aceitar-se-ia “a depósito las harinas extranjeras por tiempo indefinido, para que puedan ser reembarcadas sin derecho alguno”. A lei também reservava o mercado interno para manufaturas que utilizavam farinha de trigo como matéria prima: as obreias importadas deviam pagar uma tarifa de 24%, os macarrões e outras massas importados deviam pagar uma tarifa de 50% e proibiu-se a importação tanto de amido desse cereal quanto de bolachas.

O artigo 7 do capítulo III estabeleceu que

los efectos de entrada marítima, el tabaco en rama o manufacturado, y la yerba del Paraguay, Corrientes y Misiones, a su transbordo, pagarán la quinta parte de los derechos que le correspondiesen introduciéndose en la Provincia, y el dos por ciento a su reembarco.⁹²

Desta forma, a Província de Buenos Aires apropriava-se de parte do valor do comércio de importação e exportação das demais Províncias da *Confederación*.

O artigo 8 do capítulo III favorecia a atividade dos portos da Província de Buenos Aires:

Se permite el transbordo y reembarco en los buques menores de la carrera para los puertos situados de cabos adentro, de los efectos siguientes, caldos, tabaco y yerba, tanto extranjeros como del país, arroz, fariña, harina, comestibles en general, sal, azúcar, todo artículo de guerra, alquitrán, brea, cabullería, anclas, cadenas de buques, motones, cuadernales, obenques y demás de esa especie para proveer buques, pudiendo hacerse el transbordo y reembarco, para los expresados puertos y en los mencionados buques, sin necesidad de abrir registro⁹³.

⁹¹ A *fanega* era uma das medidas de capacidade aplicadas aos secos, grãos, legumes e outros sólidos e equivalia a 13,7272 decalitros (SENILLOSA, Felipe. *Memoria sobre los Pesos y Medidas*. Buenos Aires: Imprenta de Hallet y Ca., 1835, p. 21).

⁹² *Registro Oficial de la República Argentina...* cit., p. 360.

⁹³ Artigo 8 do capítulo III da *ley de Aduana* (*Ídem*, p. 360).

Além disso, a *ley de Aduana* tenta, em duas oportunidades, estimular a utilização de barcos mercantes de bandeira nacional, ao determinar que “son libres de derechos a su exportación [...] las carnes saladas que se exporten en buques nacionales”⁹⁴ e que “la leña y el carbón beneficiado de ella que venga en buque extranjero, pagarán el diez y siete por ciento”⁹⁵.

As disposições das sucessivas leis de aduana da Província de Buenos Aires sobre as tarifas impostas à exportação pela via marítima revestiam especial importância, desde que constituíam *de facto* o fundamento real do orçamento do Estado provincial. Para o período fiscal do ano 1836, a lei gravou a exportação marítima de “cueros de toro, novillo, vaca, becerro, caballo y mula” com uma tarifa de “ocho reales por pieza”⁹⁶, de “cueros de nonato” com uma tarifa de “dos reales por pieza”⁹⁷, e dispôs que “todas las producciones del país que no van expresadas en los artículos anteriores, pagarán a su exportación por único derecho el cuatro por ciento sobre valores de plaza”⁹⁸. A saída do ouro e a prata “labrada o en barras” foi gravada com uma gavela de “uno por ciento en la misma especie”⁹⁹, enquanto a saída dos mesmos metais, quando selados, pagaria “el uno por ciento en la misma especie”¹⁰⁰.

Coerentemente com a política de fomento industrial, o artigo 6 do capítulo III isentou a exportação de manufaturas provinciais do pagamento de qualquer custa alfandegária, estabelecendo que eram “libres de derechos a su exportación los granos, miniestras, galleta, harina, las carnes saladas que se exporten en buques nacionales, la lana y piel de carnero, toda piel curtida, los artefactos y manufacturas del país.”

A lei só teria validade no território da Província de Buenos Aires¹⁰¹ e vigoraria desde o dia 1 de janeiro de 1836¹⁰², embora seria “revisada cada año”¹⁰³. Como havia sido

⁹⁴ Artigo 6 do capítulo III da *ley de Aduana* (*Ídem*, p. 360).

⁹⁵ Artigo 3 do capítulo IV da *ley de Aduana* (*Ídem*, p. 360).

⁹⁶ Artigo 1 do capítulo III da *ley de Aduana* (*Ídem*, p. 360).

⁹⁷ Artigo 2 do capítulo III da *ley de Aduana* (*Ídem*, p. 360).

⁹⁸ Artigo 5 do capítulo III da *ley de Aduana* (*Ídem*, p. 360).

⁹⁹ Artigo 3 do capítulo III da *ley de Aduana* (*Ídem*, p. 360).

¹⁰⁰ Artigo 3 do capítulo III da *ley de Aduana* (*Ídem*, p. 360).

¹⁰¹ Em três ocasiões, o texto da *ley de aduana* da Província de Buenos Aires parece deixar claro que as restrições previstas se aplicavam tanto a produtos originados fora da *Confederación Argentina* como aos oriundos das demais Províncias argentinas: o artigo 2 do capítulo I estabelecia que “serán libres de derechos a su introducción a la Provincia” uma série de artigos; o artigo 1 do capítulo II assinalava “queda prohibida la introducción en la Provincia de los efectos siguientes” e o artigo 7 do capítulo III estabelecia que “los efectos de entrada marítima, el tabaco en rama o manufacturado, y la yerba del Paraguay, Corrientes y Misiones, a su transbordo, pagarán la quinta parte de los derechos que le correspondiesen introduciéndose en la Provincia, y el dos por ciento a su reembarco”. O fato de que o legislador tivesse crido necessário incluir um esclarecimento como o contido em o artigo único do capítulo V, indicando que “los frutos y mercaderías que se extraigan para las provincias interiores serán libres de todo derecho” parece consistente com o que sugerem as três partes dantes citadas. No entanto, em outras três partes utilizam-se expressões ambíguas sobre se considerava-se origem nacional somente aos produtos bonaerenses ou também aos das outras Províncias argentinas: o artigo 5 do capítulo III menciona a “todas las producciones del país que no van expresadas en los artículos anteriores”, o artigo 6 do capítulo III refere-se a “los

promulgada pelo Poder Executivo provincial, “en uso de las facultades extraordinarias que inviste”¹⁰⁴, seria “sometida al examen y deliberación de la Honorable Junta de Representantes de la Provincia”¹⁰⁵.

As páginas anteriores contêm a exegese que é possível fazer a partir do texto da lei mas, para aprofundar no estudo dos propósitos do Governo bonaerense ao aprová-la, é preciso revisar outras fontes que possam revelar o alcance dessas intenções. Como a *ley de Aduana* carece de uma exposição de motivos, é necessário apelar à explicação que o Governador Rosas incluiu, a respeito dela, em sua Mensagem à Legislatura da Província de Buenos Aires de 31 de dezembro de 1835¹⁰⁶:

Largo tiempo hacía que la agricultura y la naciente industria fabril del país se resentían de la falta de protección y que la clase media de nuestra población que por cortedad de sus capitales no puede entrar en empresas de ganadería, carecía del gran estímulo al trabajo que producen las fundadas esperanzas de adquirir con él medios de descanso en la ancianidad y de fomento a sus hijos. El gobierno ha tomado este asunto en consideración y notando que la agricultura es el mejor plantel de los defensores de la patria y madre de la abundancia, y que la prosperidad y bienestar de toda esta clase tan principal de la sociedad, debe resultar el aumento progresivo del comercio interior y extranjero, así como el mayor producto de las contribuciones, ha publicado la ley de aduana que será sometida a vuestro examen por el Ministerio de Hacienda¹⁰⁷.

Para evitar uma leitura anacrônica da *ley de Aduana* e suas modificações posteriores, é necessário conhecer as condições do comércio interprovincial durante o segundo quinquênio da década de 1830. Em uma carta datada de 3 de abril de 1836, o Governador da Província de Entre Ríos Pascual Echagüe respondia às acusações que Rosas tinha feito contra o Secretário de Governo entrerriano Evaristo Carriego e explicava a influência que a *ley de Aduana* bonaerense tinha tido no Litoral argentino:

él me presentó la necesidad de hacer una ley de Aduana en todo lo posible conforme a la que expidió, para secundar su marcha, y él mismo la redactó copiando lo más de la de

artefactos y manufacturas del país” e o artigo 8 do capítulo III faz referência a “caldos, tabaco y yerba, tanto extranjeros como del país” (*Ídem*, pp. 359-360).

¹⁰² Artigo 2 do capítulo I e artigo 12 do capítulo VI da *ley de Aduana* (*Ídem*, pp. 360-361).

¹⁰³ Artigo 8 do capítulo VI da *ley de Aduana* (*Ídem*, p. 360).

¹⁰⁴ Preâmbulo da *ley de Aduana* (*Ídem*, p. 359).

¹⁰⁵ Artigo 12 do capítulo VI da *ley de Aduana* (*Ídem*, p. 361).

¹⁰⁶ Esta consideração corresponde a MARILUZ URQUIJO, José M. *Estado e Industria*. Buenos Aires: Ediciones Macchi, 1969, p. 121.

¹⁰⁷ *Mensaje del Gobernador Juan Manuel de Rosas al abrir las sesiones de la Legislatura de la Provincia de Buenos Aires en diciembre 31 de 1835*. In: MABRAGAÑA, Heraclio. *Los Mensajes*. Buenos Aires: Talleres gráficos de la Compañía General de Fósforos, 1910, t. I, p. 304.

esa Provincia y tuvo también en mira hacer que nuestro comercio no se fuese a Montevideo como ya lo estaba haciendo. Ahora todos los de aquí irán con sus frutos al Mercado de esa Capital, porque les hace más cuenta según nuestra nueva ley de Aduana; siento no tener una copia a mano para remitírsela”¹⁰⁸.

A posição do Governo de Entre Ríos frente ao da Província de Buenos Aires contrasta vivamente com a que o primeiro mantinha frente ao da Província de Santa Fé, a julgar pelos comentários que o Governador santafesino Estanislao López remeteu a Rosas a respeito da política comercial entrerriana:

Para que se le pudiesen creer sus seguridades de benevolencia, sería preciso que se hubiese visto obrar para con la tierra que presido con esa consideración generosa tan compatible entre Pueblos tan ligados, y para corresponder también al modo franco y desinteresado que siempre me he esforzado en tener con el Entre Ríos, a pesar de los escasos recursos de este país; mas sólo a Don Pascual Echagüe ha sido dado el considerar a los habitantes de Santa Fe de peor condición que a los extranjeros más desconocidos. Jamás el Gobierno de Santa Fe ha cobrado derecho alguno al trigo que se ha introducido de la Provincia de Entre Ríos, ni menos al que de ésta se ha exportado para allí, hoy Don Pascual hace pagar al trigo cosechado en esta tierra 22 por ciento a su entrada en Entre Ríos. El ganado de cría, que varios lo han llevado de aquí para aquella Provincia sin cargo alguno de derechos, ahora al que se traiga para acá, se le ha impuesto como un 40%, y a las ovejas un 50%; así es que algunos infelices que huyendo de los salteamientos de los indios se habían refugiado al Entre Ríos con sus hacienditas, y ahora meditan volver a ocupar sus antiguas posesiones, no puede realizarlo por ese terrible derecho, como tampoco pueden pasar sus haciendas algunos vecinos de ésta que los habían ocupado antes de establecido aquél, y ahora se les obliga a que los paguen¹⁰⁹.

As discussões entre as Províncias do Litoral argentino continuaram e foi o Governador da Província de Corrientes, Rafael Atienza, o primeiro que se atreveu a apresentar ao Governo da Província de Buenos Aires, em uma carta de 18 de julho de 1836, queixas sobre algumas das disposições da nova *ley de Aduana* bonaerense¹¹⁰. Em 20 de julho de 1836, Rosas respondeu *in extenso* às objeções levantadas pelo Governador correntino:

¹⁰⁸ Carta do Governador de Entre Ríos Pascual Echagüe ao Governador Juan Manuel de Rosas, [sem indicação de local, 3-IV-1836. In: BARBA, Enrique M. (comp.). *Correspondencia entre Rosas, Quiroga y López*. 2 ed. Buenos Aires: Hyspamérica, 1986, p. 336.

¹⁰⁹ Carta do Governador de Santa Fe, Estanislao López, ao Governador Juan Manuel de Rosas, Santa Fe, 25-VI-1836. In: BARBA, *op. cit.*, pp. 365-366.

¹¹⁰ “El 18 de junio, Atienza, gobernador de Cor[r]rientes escribía a Rosas quejándose porque la yerba mate y el tabaco de Corrientes debían pagar por su introducción en Buenos Aires igual impuesto que el cobrado a Paraguay. Entendía Atienza que no era lógico que Corrientes pagase igual que Paraguay. Además le parecía excesivo el impuesto de un veinte por ciento a los cigarros, a cuya industria se dedicaba su provincia” (BARBA, Enrique M. “Formación de la Tiranía”. In: *Rosas y su Época*. Buenos Aires: Editorial Docencia, 2004, p. 182).

Siendo el tabaco, o yerba de Corrientes y Paraguay unos artículos tan parecidos aun en los volúmenes, hacer una diferencia en los derechos sería promover el contrabando por la dificultad de clasificarlos en la aduana por otra parte, aunque yo esté persuadido de que en Corrientes se puede cosechar tabaco tan bueno como el del Paraguay no sé qué grave dificultad se opone a ello, pues que tengo entendido, que varias personas habitantes de las Provincias litorales hacen llevar de Buenos Aires para su uso particular tabaco y yerba del Paraguay. Después de este hecho y visto que alzar los derechos a 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 brasileras, Entre Ríos y Banda Oriental*, de cuyos puntos se trae a más del tabaco y la yerba cueros, sebo, etcétera. Y se llevan retornos considerables de efectos de esta plaza¹¹¹.

Rosas completou sua explicação diante das objeções que Atienza tinha levantado a respeito do tratamento que a recente *ley de Aduana* bonaerense dava ao tabaco, assinalando, quanto aos cigarros, que tinha levado em conta que muitas mulheres pobres na Província de Buenos Aires viviam de sua fabricação¹¹². A continuação, Rosas descreveu a forma na qual as Províncias da *Confederación Argentina* poderiam aprofundar a integração de suas respectivas economias, através de concessões mútuas nas leis de aduana de cada uma:

Usted habrá notado que por la citada ley quedan prohibidos o recargados de derechos un porción de artículos que se fabrican en las provincias litorales y del interior y no en Buenos Aires, lo que importaba a esta Provincia una contribución muy fuerte en favor de las demás, la cual no sería justo que sufra, si una carga semejante no produce el efecto deseado por medio de la cooperación de todas. El solo artículo de ponchos, hechos o en pieza, importa más de cien mil pesos metálicos al año y tendremos que comprarlos en treinta o cuarenta por ciento más caros, desde que no se introduzcan del extranjero. Pero siempre he creído que el espíritu de justicia y buena fe que existe entre los gobiernos confederados y el conocimiento de sus propios intereses los ha de conducir a uniformar su marcha económica compensándose mutuamente las diferencias que resultasen por sus diversos productos y situaciones. El gobierno de Entre Ríos ya ha resuelto la cuestión de un modo conveniente publicando una ley de aduana muy semejante a la de Buenos Aires y en la que a más de las prohibiciones que adopta, hace pagar menos derechos a los frutos y efectos que vayan de las provincias de la República, que los que pagan los frutos y efectos de países extranjeros.

¹¹¹ Carta do Governador da Província de Buenos Aires Juan Manuel de Rosas ao Governador da Província de Corrientes Rafael Atienza, Buenos Aires, 20-VII-1836. In: BARBA. "Formación...", cit., pp. 182 e 183. V. também MARILUZ URQUIJO. *Estado...* cit., pp. 121-122.

¹¹² "Por lo que hace a los cigarros tuve la fuerte consideración de que en esta provincia hay muchas mujeres pobres que viven de esta clase de industria."; Carta do Governador da Província de Buenos Aires Juan Manuel de Rosas ao Governador da Província de Corrientes Rafael Atienza, Buenos Aires, 20-VII-1836. In: BARBA. "Formación...", cit., pp. 182 e 183. V. também MARILUZ URQUIJO. *Estado...* cit., pp. 121-122.

Así me parece desde luego, que también nosotros podríamos equilibrar las diferencias de nuestra industria y comercio sin más que reformar las respectivas leyes de aduana de esa y esta provincia. En Buenos Aires se declararían libres de todo derecho el tabaco, la yerba, cigarros y cualquier otra producción de Corrientes, debiendo para evitar el contrabando venir la guía con el visto bueno del mismo gobierno y en la de Corrientes podrían adoptar las prohibiciones puestas en la ley de aduana de Buenos Aires con las modificaciones que sean convenientes a ese gobierno, pagando también menos derechos los frutos y efectos que vayan a Corrientes de las provincias de la República que las que se introduzcan de países extranjeros¹¹³.

Esse programa reflète idéias que Rosas havia já manifestado pouco antes, em 1834¹¹⁴. O Governador bonaerense opinava que “en el estado de pobreza en que las agitaciones políticas han puesto a todos los pueblos” da *Confederación*, não era conveniente convocar um congresso constituinte¹¹⁵, desde que nessa assembléia nacional deviam reunir-se deputados cujas despesas fossem pagas pelas respectivas Províncias¹¹⁶. Ainda assim, acreditava na necessidade de se criar um fundo nacional permanente para que financiase as despesas nacionais, para o qual cada Província deveria contribuir em proporção a sua população ou outro critério que se adotasse. O comentário de que os Estados Unidos não teriam concordado constituir esse fundo com a receita produzida pelas tarifas alfandegárias se todos os Estados não tivessem tido portos exteriores, caso contrário uns teriam contribuído e outros não,

¹¹³ Carta do Governador da Província de Buenos Aires Juan Manuel de Rosas ao Governador da Província de Corrientes Rafael Atienza, Buenos Aires, 20-VII-1836. In: BARBA. “Formación...”, cit., pp. 182 e 183. V. también MARILUZ URQUIJO. *Estado...* cit., pp. 121-122.

¹¹⁴ Em 1861, Rosas enviou a Justo José de Urquiza um extrato da carta da Hacienda de Figueroa do 20 de dezembro de 1834 e manifestou-lhe que não tinha abandonado as idéias vertidas naquela misiva: “Dije a Vuestra Excelencia en mi anterior –«No confie Vuestra Excelencia para su tranquila vejez, en el actual estado de esas Repúblicas. Vea Vuestra Excelencia cómo se va realizando todo lo que he dicho, y he escrito desde el año 34, respecto a lo trabajoso y difícil, que es el Gobierno Republicano Federal –También mis opiniones referentes a una situación ardiente en las pasiones del Mundo civilizado. –Es de la historia lo que a estos respectos dije el año 34, y después he continuado siempre diciendo, y escribiendo».” (Carta de Juan Manuel de Rosas a Justo José de Urquiza, Southampton, 5-VIII-1861. In: SAMPAY, Arturo Enrique. *Las Ideas Políticas de Juan Manuel de Rosas*. Buenos Aires: Juarez Editor, 1972, pp. 144-149.

¹¹⁵ “En el estado de agitación en que están los pueblos, contaminados todos de unitarios, de logistas, de aspirantes, de agentes secretos de otras naciones y de las grandes logias que tienen en conmoción a toda la Europa, ¿qué esperanza puede haber de tranquilidad y calma al celebrar los pactos de la Federación, primer paso que debe dar el Congreso Federativo, en el estado de pobreza en que las agitaciones políticas han puesto a todos los pueblos? ¿Quiénes, ni con qué fondos podrán costear la reunión y permanencia de ese Congreso, ni menos de la Administración General? ¿Con qué fondos van a contar para el pago de la deuda exterior Nacional invertida en atenciones de toda la República, y cuyo cobro será lo primero que tendrá encima luego que se erija dicha administración?” (Carta de Juan Manuel de Rosas a Facundo Quiroga, Hacienda de Figueroa en San Antonio de Areco, 20-XII-1834. In: BARBA, *op. cit.*, p. 99).

¹¹⁶ “El Congreso General [...] debe ser compuesto de diputados pagados y expensados por sus respectivos pueblos, y sin esperanza de que uno supla el dinero a otros, porque esto que Buenos Aires pudo hacer en algún tiempo le es en el día absolutamente imposible. Antes de hacerse la reunión, debe acordarse entre los gobiernos, por unánime avenimiento, el lugar donde ha de ser, y la formación del fondo común que haya de sufragar a los gastos oficiales del Congreso” (Carta de Juan Manuel de Rosas a Facundo Quiroga, Hacienda de Figueroa en San Antonio de Areco, 20-XII-1834. In: BARBA, *op. cit.*, p. 100).

expressa uma tácita negativa a que as Províncias argentinas eventualmente formassem um fundo nacional a partir da renda alfandegária¹¹⁷. Uma vez que cada Estado federado dispusesse de rendas particulares obtidas sem prejudicar os interesses gerais, um Governo geral poderia tomar posse¹¹⁸. Para isso, o Governador da Província de Buenos Aires promovia a formação de uma zona de livre comércio, em vez de uma união aduaneira, como finalmente estabeleceu a Constituição de 1853. Em 1º de janeiro de 1837, Rosas fez questão da necessidade de que as Províncias argentinas oferecessem compensações recíprocas que já tinha apresentado ao Governador correntino:

como la Ley de Aduana no fue un acto de egoísmo, sino un cálculo generoso que se extiende a las demás Provincias de la Confederación, también ellas han comenzado a reportar sus ventajas, y el gobierno espera que, adoptando a su vez los mismos principios, indemnicen del mismo modo a la de Buenos Aires los sacrificios que ha adelantado y que de otra suerte no podría continuar¹¹⁹.

A aplicação de uma política protecionista de tarifas alfandegárias requer sentido da oportunidade. Em última instância, o que essa política pretende é promover o investimento na produção doméstica daquilo cuja importação se dificulta ou impede. Por isso, é

¹¹⁷ “Después de convenida la organización que ha de tener el Gobierno, sus atribuciones, residencia y modo de erigirlo, debe tratarse de crear un fondo nacional permanente que sufrague a todos los gastos generales, ordinarios y extraordinarios, y al pago de la deuda nacional, bajo del supuesto que debe pagarse tanto la exterior como la interior, sean cuales fueren las causas, justas o injustas, que la hayan causado, y sea cual fuere la administración que haya habido de la hacienda del Estado, porque el acreedor nada tiene que ver con esto, que debe ser una cuestión para después. A la formación de este fondo, lo mismo que con el contingente de tropa para la organización del ejército nacional, debe contribuir cada Estado federado, en proporción a su población, cuando ellos de común acuerdo no tomen otro arbitrio que crean más adaptable a sus circunstancias; pues en orden a esto no hay regla fija, y todo depende de los convenios que hagan cuando no creen conveniente seguir la regla general, que arranca del número proporcionado de población. Los Norteamericanos convinieron en que formasen este fondo de derechos de aduana sobre el comercio de ultramar, pero fue porque todos los Estados tenían puertos exteriores –no habría sido así en caso contrario, porque entonces unos serían los que pagasen y otros no. A que se agrega que aquel país, por su situación topográfica, es en la principal y mayor parte marítimo, como se ve a la distancia por su comercio activo, el número crecido de sus buques mercantes y de guerra construidos en la misma República, y como que esto era los que más gastos causaba a la República en general, y lo que más llamaba su atención por todas partes, pudo creerse que debía sostenerse con los ingresos de derechos que produjesen el comercio de ultramar o con las naciones extranjeras.” (Carta de Juan Manuel de Rosas a Facundo Quiroga, Hacienda de Figueroa en San Antonio de Areco, 20-XII-1834. In: BARBA, *op. cit.*, pp. 101-102).

¹¹⁸ “Después de establecidos estos puntos y el modo como pueda cada Estado federado crearse sus rentas particulares sin perjudicar los intereses generales de la República, después de todo esto, es cuando recién se procederá al nombramiento del [Jefe] (Presidente) de la República, y erección del Gobierno General.” (Carta de Juan Manuel de Rosas a Facundo Quiroga, Hacienda de Figueroa en San Antonio de Areco, 20-XII-1834. In: BARBA, *op. cit.*, pp. 102-103).

¹¹⁹ *Mensaje del Gobernador Juan Manuel de Rosas al abrir las Sesiones de la Legislatura de la Provincia de Buenos Aires en enero 1º de 1837*. In: MABRAGAÑA, *Los Mensajes... cit.*, p. 327.

imprescindível ter *ex ante* em conta se a indústria doméstica dispõe de capacidade ociosa e, em caso negativo ou se se deseja expandir a oferta industrial para além de sua capacidade ociosa, considerar previamente quanto tempo pode demorar a reserva do mercado interno em atrair recursos, como capital ou imigrantes, no caso da mão de obra. Se a indústria local carece de capacidade ociosa e os recursos demoram em se deslocar mais do que o previsto, o mercado doméstico sofrerá um alta de preços e, eventualmente, carência. Na sua mensagem de dezembro de 1837, Rosas lembrou às demais províncias que, em termos econômicos, a de Buenos Aires tinha imposto a si mesma um prejuízo —ao menos provisoriamente— em prol de um benefício alheio. De fato, o Governador bonaerense tinha antes sido hostil à idéia de reserva de mercado¹²⁰. No entanto, o assinalado a Facundo Quiroga em 1834, no duplo sentido de que as Províncias não deviam pretender que só Buenos Aires arcasse com o custo de manutenção de uma estrutura de governo nacional e da necessidade de aguardar o momento em que a economia de cada uma das Províncias da *Confederación Argentina* fosse verdadeiramente viável para depois reunir um congresso constituinte, sugere que a *ley de Aduana* para 1836 também teve o objetivo político de promover o progresso das economias provinciais para diminuir o nível de ansiedade de seus dirigentes por redigir uma constituição nacional que lhes permitisse se apropriar quanto antes de uma parte da renda alfandegária portenha.

A objeção de que, inclusive com a nova *ley de Aduana* para 1836, o “sistema econômico” continuava sendo em essência o mesmo, na medida em que só o porto de Buenos Aires era habilitado para o comércio de ultramar e, em consequência, ainda se obrigava às demais províncias a se sujeitarem à marcha econômica bonaerense, confunde algumas circunstâncias da época. Em primeiro lugar, há a interpretação reducionista que identifica os possíveis motivos da negativa do Governo de Buenos Aires a autorizar a livre navegação dos rios interiores somente com a intenção portenha de conservar os benefícios econômicos de controlar o principal porto da *Confederación*. Esse reducionismo esquece de que essa política se implementou em um período em que subsistiam as tensões para a consolidação territorial

¹²⁰ Respeito de um “Proyecto de sobre la escasez y la carestía de la carne” Rosas tinha manifestado que “todo cuanto puede influir en dificultar la concurrencia con carnes al abasto es un mal que demanda corrección. [...] Vuestra Excelencia sin desconocer el poderoso esfuerzo de las luces ha convencido que las poseía en el hecho de publicar, que ni la suspensión de saladeros, ni estar acordada la venta de carne al peso tranquilizaran su espíritu; pues uno y otro como otras del espíritu reglamentario y prohibitivo sólo podrán aquietar a aquellos que creyendo cumplir con lo que llaman su deber, hacen, que aparezca este sirviendo al error, que repugna y choca con la ilustración del siglo” (Carta de Juan Manuel de Rosas ao *Director Supremo* das Províncias Unidas do Rio da Prata, Buenos Aires, 10-IV-1818. In: SAMPAY, *op. cit.*, pp. 89-91).

das Nações sul-americanas, que coincidiu com os anos dourados da *gunboat diplomacy*, e que a guerra civil agravava a debilidade para se defender dos perigos que uma e outra apresentaram para a integridade territorial argentina. Em segundo lugar, é verdadeiro que a confluência do comércio do importante *hinterland*, que constituíam as demais províncias da *Confederación*, para o porto de Buenos Aires permitia a esta Província se apropriar de parte do valor intercambiado, mas não é menos verdadeiro que pelo menos uma parte dessa receita custeava despesas emergentes de exército e marinha, das relações exteriores e da dívida que podiam ser considerados comuns ou “nacionais”. Ademais, o lucro cessante da aduana portenha, ocasionado pela lista de produtos de importação proibida, significaria a partir de 1836 um esforço significativo para o fisco bonaerense, enquanto mantinha-se individualmente a pressão daquelas despesas “nacionais”.

Uma política de tarifas altas não garante *per se* o desenvolvimento industrial. A incerteza em relação com outros fatores, como outros impostos, a inflação, o tipo de câmbio, a oferta de determinadas matérias primas, insumos ou bens intermediários, pode inclusive esterilizar a atração que possa exercer a reserva do mercado interno e alterar as decisões de investimento.

Pouco depois, em 4 de março de 1836 o Governo decretou um dispositivo adicional à *ley de Aduana* “que debe someterse al examen y deliberación de la Honorable Cámara de Representantes”:

Art. 1º Todos los efectos de ultramar que se transbordaren o reembarcaren de cabos adentro y se introdujeren en esta Provincia, pagarán una cuarta parte más sobre los derechos que le corresponden, según la ley de Aduana.

Art. 2º Esta disposición no tendrá efecto hasta pasados los treinta días que establece la misma ley¹²¹.

As modificações posteriores do regime alfandegário foram motivadas principalmente por dois acontecimentos de política internacional: a guerra contra a Confederação Peruano-Boliviana (1837-1838) e o bloqueio francês (1838-1840).

¹²¹ Decreto do Governo da Província de Buenos Aires, Buenos Aires, 4-III-1836. In: *Registro Oficial...* cit., p. 362.

No 31 de agosto de 1837, o Governo da Província de Buenos Aires, a fim de “poner en acción todos los recursos que ella tiene, para sostener la guerra en que se halla comprometida la Confederación Argentina contra el tirano Santa Cruz”, dispôs:

Art. 1º Todos los frutos y efectos de entrada marítima, que por la ley vigente de Aduana, pagan un derecho desde diez a diez y siete por ciento, pagarán un dos por ciento adicional, y los que pagan desde veinte y cuatro para arriba, pagarán el cuatro adicional.

Art. 2º Dichos derechos adicionales se adeudarán en la forma establecida por el artículo nueve del capítulo sexto de la ley de 18 de Diciembre de 1835¹²².

Em 15 de março de 1838 prorrogou-se para o resto daquele ano a vigência da *ley de Aduana* de 18 de dezembro de 1835, o decreto de 4 de março de 1836 que tinha aumentado em uma quarta parte as tarifas de importação de todos os produtos de ultramar que se trasbordaren ou reembarcaren de cabos adentro e se introduzirem na Província, e o decreto do 31 de agosto de 1837 que tinha estabelecido tarifas adicionais¹²³.

No entanto, em 23 de março de 1838 a frota francesa bloqueou a costa bonaerense. O preço da *fanega* de trigo ultrapassou o limite de cinquenta pesos previsto no artigo do capítulo da *ley de Aduana* cuja vigência tinha sido prorrogada, mas “no pudiendo hacerse la introducción que para este caso permite la ley de Aduana de 18 de Diciembre de 1835, a causa del injusto bloqueo que hoy sufre el país”, o Governo proibiu a exportação de trigo e farinhas durante o bloqueio¹²⁴.

Suspendeu-se a vigência do decreto de 4 de março de 1836¹²⁵, dispôs-se que os produtos introduzidos durante o bloqueio pagassem uma terceira parte menos dos direitos estabelecidos¹²⁶ e suspendeu-se a aplicação do direito de trânsito¹²⁷. Em adição à proibição de

¹²² *Registro Oficial...* cit., p. 389.

¹²³ *Registro Oficial...* cit., p. 394.

¹²⁴ *Registro Oficial...* cit., p. 394.

¹²⁵ “Departamento de Hacienda.-Buenos Aires, 28 del mes de América de 1838.-Año 29 de la Libertad, 23 de la Independencia y 9 de la Confederación Argentina.-Teniendo el Gobierno en consideración las actuales circunstancias, há acordado y decreta:-Art. 1º Por ahora, y hasta tres meses después de levantado el bloqueo, queda en suspenso el decreto de 4 de marzo de 1836, que determina que todos los efectos de ultramar que se transbordaren o reembarcaren de cabos adentro y se introdujeran en esta Provincia, paguen una cuarta parte más sobre los derechos que le corresponden según la ley de Aduana.-Art. 2º Comuníquese, publíquese e unsértese en el Registro Oficial.-ROSAS.-*Manuel Insiarte*.” (*Registro Oficial...* cit., p. 395).

¹²⁶ “Ministerio de Hacienda.-Buenos Aires, 28 del mes de América de 1838.-Año 29 de la Libertad, 23 de la Independencia y 9 de la Confederación Argentina.-En consideración a las circunstancias presentes, el Gobierno há acordado y decreta:-Art. 1º Todos los efectos de introducción marítima que durante el bloqueo entraren por agua o tierra a la Provincia, pagarán la tercera parte menos de los derechos que les correspondan según la ley de

tirar ouro e prata da Província, no final do ano 1838 também se proibiu a extração de moeda de cobre e se adotaram medidas tendentes a sustentar seu valor¹²⁸.

O bloqueio francês terminou em outubro de 1840, mas o Governo bonaerense foi obrigado a derogar, em 31 de dezembro de 1841, quase a totalidade da lista de produtos de importação proibida:

Desde que las erogaciones del Tesoro se han aumentado considerablemente para sostener la justa guerra, etc...., [*sic*] es indispensable y urgente levantar la prohibición de introducirse algunos efectos para que con el producto de los derechos no solamente se aumenten los ingresos, sino también se provea el ejército y la población de unos artículos que han escaseado enteramente; en esta virtud el Gobierno ha resuelto que el Colector General, por ahora y hasta nueva determinación, permita la introducción de los efectos que siguen relacionados, pagando los derechos ordinarios y adicionales y establecidos¹²⁹.

O quadro seguinte confronta a lista de “efectos prohibidos” do artigo 1º do capítulo II da lei de 18 de dezembro de 1835 com a lista da resolução de 31 de dezembro de 1841 que liberou o ingresso de mercadorias incluídas naquela lista, “pagando los derechos ordinarios y adicionales y establecidos”:

Aduana.-Art. 2ºComuníquese, publíquese e insértese em el Registro Oficial.-ROSAS.-Manuel Insiarte.” (*Registro Oficial...* cit., p. 395).

¹²⁷ “El Gobierno, en vista de la consulta que Usted elevó con fecha 11 del corriente, sobre si a los artículos que vienen de tránsito a los puertos de la Provincia deberá exigírseles el deerecho que la Ley de Aduana les asigna, o los considera libres por las razones que expone, interin duren las actuales circunstancias, ha resuelto que durante el bloqueo, quede suspenso el cobro del derecho de tránsito que la Ley de Aduana asigna.-Al Colector General.-Agosto 24 de 1838.” (*Registro Oficial...* cit., p. 396).

¹²⁸ Decreto do Governo da Província de Buenos Aires, Buenos Aires, 24-XII-1838 (*Registro Oficial...* cit., pp. 397-398).

¹²⁹ Comunicação do Ministro de Fazenda Manuel Insiarte ao *Colector General*, Buenos Aires, 31-XII-1841 (*Registro Oficial...* cit., p. 422).

Lista de artigos de importação proibida pela lei de 18 de dezembro de 1835	Lista de artigos de importação autorizada desde o 31 de dezembro de 1841
Capítulo II, Artigo 1º	
Herrajes de fierro para puertas y ventanas	Todo herraje de fierro para puertas y ventanas
Vigas pequeñas	Vigas pequenas
Amido de trigo	Amido de trigo
Almas de fierro para bolas de campo e bolas hechas	Almas de fierro para bolas, y bolas hechas
Toda manufatura de lata ou latão	Toda obra de lata ou latão
Argolas de ferro e bronze	Argolas de ferro e bronze
Assadores de ferro	Assadores de ferro
Arcos para caldeiros e baldes	Arcos para caldeiros e baldes, arcos para cascos
Freios	Todo arreio para cavalos
Esporas de ferro	Todo arreio para cavalos
Cabeçadas	Todo arreio para cavalos
Rédeas	Todo arreio para cavalos
Caronas	Todo arreio para cavalos
<i>Lomillos</i>	Todo arreio para cavalos
Cilhas	Todo arreio para cavalos
Coxins	Todo arreio para cavalos
Sobrecilhas	Todo arreio para cavalos
Maneias	Todo arreio para cavalos
Maneadores	Todo arreio para cavalos
Fiadores	Todo arreio para cavalos
Laços	Todo arreio para cavalos
Boçais	Todo arreio para cavalos
<i>Bozalejos</i>	Todo arreio para cavalos

Chicotes e outros arreios para cavalos	Todo arreio para cavalos
“Batidores o peines escarmentadores de talco, box o carey”	Peines escarmen[t]adores de talco, box o carey
Botões de haste, osso ou madeira, e botões de madeira forrados de um ou quatro olhos do mesmo material	Botones de asta[,] hueso o madera, hormillas de uno o do ojos de lo mismo
Baldes de madeira	Baldes de madeira
Calçadores de talco	Calçadores de talco
Cevada comum	
Chocalhos	Chocalhos
Cola para couros	Cola para couro
Cartilhas y <i>catones</i>	Cartilhas, <i>catones</i>
Vassouras de palha	Vassouras de palha
Anéis de cadeia de ferro ou aço	Anéis de cadeia de ferro e aço
Espumadeiras de ferro, estanho ou aço	Espumadeiras de ferro, estanho ou aço
Eixos de ferro	Eixos de ferro ou aço
Cingidouros de lã, algodão ou misturados	Ceñidores de lana, algodón o mezclados
Frocos para ponchos e xergas	Froco para ponchos e xergas
Feixões, lentilhas, ervilhas e legumes em geral	
Bolachas	
Ganchos de ferro, aço ou metal para baldes ou caldeiros	Ganchos de ferro, metal ou aço para baldes o caldeiros
Ferraduras para cavalo	Todo arreio para cavalos
Gaiolas para pássaros	Gaiolas para pássaros
Tecido para xergas, xergas e enxergões para cavalo	Tecido para xergas
Ligas e faixas de lã, algodão ou misturadas	Ligas de lã, algodão ou misturadas, faixas do mesmo
Milho	
Manteiga	
Mates que não sejam de prata ou ouro	

Mostarda em grão ou composta	Mostarda em molho, ficando sempre proibido o ingresso daquela em grão e em pó
Grelhas	Grelhas
Pentes brancos que não sejam de marfim	Pentes brancos, não sendo de marfim
Tecido para xairéis	Tecido para xairéis
Ponchos e o tecido para eles	Ponchos, tecido para ponchos
<i>Peinetas</i> de talco ou concha de tartaruga marinha	<i>Peinetas</i> de talco ou concha de tartaruga marinha
Pernos de ferro	Pernos de ferro
Relhas de arado “modelo del país”	Relhas de arado, “para uso del país”
Grades para janela	Grades para janelas
“Romanas de pilón”	“Romanas de pilón”
Rodas para carruagens	Rodas para carruagens
Velas de sebo	Velas de sebo
Formas para chapeleiros e sapateiros	Formas para chapeleiros e sapateiros

Fonte: Elaborado pelo autor, a partir do texto da *ley de Aduana* da Província de Buenos Aires de 18 de dezembro de 1835¹³⁰.

De 61 categorias tarifárias que o artigo 1º do capítulo II da *ley de Aduana* de 18 de dezembro de 1835 tinha proibido, a resolução do Ministro de Fazenda Manuel Insiarte de 31 de dezembro de 1841 liberou o ingresso de 55, com exceção dos seguintes seis categorias tarifárias, cujo ingresso continuou proibido: cevada comum; feijões, lentilhas, ervilhas e legumes em geral; bolachas; milho; manteiga e mates que não sejam de prata ou ouro.

II. 2. O propósito da *ley de aduana* para 1836 e a historiografia.

A historiografia tem privilegiado a discussão sobre a política do Estado para a indústria. Em uma pouco freqüente mas profundamente justificada manifestação, o ensaio bibliográfico sobre “Las Repúblicas del Río de la Plata” contido na *Historia de América*

Latina dirigida por Leslie Bethell comenta que “la ingente bibliografía que existe sobre [Juan Manuel de] Rosas es más un estorbo que una ayuda”¹³¹. Ainda que diretamente referida à historiografía política sobre a época de Rosas, já que a parte do mencionado ensaio bibliográfico dedicada à historiografía econômica conclui antes da afirmação citada, resulta igualmente aplicável porque, obviamente, as condições políticas têm impacto direto ou indireto na economia, e vice-versa. No entanto, a enorme quantidade de publicações disponíveis não é o único problema.

Até onde se sabe, o primeiro trabalho historiográfico que chamou a atenção sobre esta lei foi o de Adolfo Saldías, quem em 1892 considerava:

La nueva ley de aduana estimula el comercio marítimo y el de las provincias del interior, porque disminuye el derecho de cabotaje; abole el cuatro por mil que pagaban los frutos del país que entraban en Buenos Aires por agua o por tierra; reduce el valor del papel de guías de quince pesos a un peso; y concede el trasbordo a algunos frutos del país que no tenían esta ventaja¹³².

As breves linhas que Saldías dedicou ao tema anunciam os principais defeitos da historiografía posterior. Efetivamente, parte de uma visão ideológica *a priori*, e pretende analisar um aspecto difícil de apreender da política econômica de uma administração passada desde uma posição *amateur*, o que obnubila sua análise dos fatos. Assim, celebra a diminuição do direito de cabotagem como se houvesse sido uma concessão às outras Províncias, embora essa diminuição fosse dirigida a atrair o comércio delas ao porto de Buenos Aires.

O seguinte estudo de importância em torno da política econômica das Províncias que constituíam a *Confederación Argentina* foi originalmente publicado em 1914. Nele, Juan Álvarez advertia que

Aun sin llegar a la prohibición total, la aduana de Buenos Aires mantuvo a modo de transacción derechos elevados para ciertos artículos, y favoreció mucho a Cuyo, que a su vez gozaba de aduana propia en la frontera chilena. En 1834 estudió [Pedro de] Angelis

¹³⁰ *Registro Oficial de la República Argentina...* cit., pp. 359-361.

¹³¹ BETHELL, *op. cit.*, p. 447.

¹³² SALDÍAS, Adolfo. *Historia de la Confederación Argentina. Rosas y su época*. 2 ed. Buenos Aires: Félix Lajouane, Editor, 1892, t. II, pp. 272-273.

la cuestión, demostrando que el derecho de 35 por ciento a los vinos europeos, más la carestía de los fletes marítimos y la descarga en Buenos Aires (por falta de aguas hondas había que efectuar varios transbordos desde el transatlántico a la aduana) significaba, prácticamente, impedir la venta de productos legítimos extranjeros. De paso, llamó la atención sobre el injusto sistema impositivo de la época, destinado a gravitar casi exclusivamente sobre las clases desheredadas, en tanto que el impuesto directo a los propietarios de tierras era apenas una apariencia. «El dueño de una estancia de treinta mil cabezas de ganado, que en el estado actual de nuestras fortunas figura entre los más ricos hacendados del país», decía, «podrá cancelar su cuenta corriente con el erario, entregando el valor de cuatro novillos... La contribución anual de un propietario de primer orden iguala, pues, a la de un boticario, un fondero, o el empresario de un circo de gallos, sin más diferencia que el primero paga a la oficina de contribuciones directas, mientras que los demás lo hacen en la de patentes».

Rosas comprendió que no era posible limitar a los estancieros la protección oficial, y en su mensaje de 1835 hizo público que la nueva ley de aduana tenía por objeto amparar la agricultura y la industria fabril, porque la clase media del país, falta de capitales, no podía dedicarse a la ganadería, en tanto que la concurrencia del producto extranjero le cerraba los restantes caminos. Coinciden con esta política los aplausos de las provincias del Interior, cuyos gobiernos volvieron a confiar al de Buenos Aires la dirección de la guerra y las relaciones exteriores de la Confederación, conservando para sí las aduanas mediterráneas, garantía del ultraproteccionismo local. El statu quo se mantuvo hasta 1853-1860, fecha en que la Constitución Nacional sancionó una fórmula política conveniente al Interior.¹³³

Entre outras virtudes, no trabalho de Álvarez destaca-se uma que ainda não tem sido assinalada pela historiografia. Ele foi o primeiro em chamar a atenção sobre a relevância dos impostos internos quanto à política de promoção industrial e insinuou, dessa maneira, que o estudo desta última não podia ser restringido ao da reserva do mercado interno através das tarifas de importação.

Apesar de reconhecer-se em Saldías e em Álvarez antecedentes de interesse, o trabalho mais influente tem sido, desde sua publicação em 1946, o de Miron Burgin, quem abriu seu julgamento sobre a *ley de Aduana* para 1836 assinalando:

The tariff act of December 18, 1835 marked the turning point in the foreign trade policies of Buenos Aires. For the first time since 1821 Buenos Aires openly defied the Rivadavian tradition. And for the first time also the government made a serious effort to adapt its tariff policy to the economic pattern of the province and the Interior.¹³⁴

¹³³ ÁLVAREZ, Juan. *Las guerras civiles argentinas y el problema de Buenos Aires en la República*. Buenos Aires: Taurus, 2001, pp. 101-102.

¹³⁴ BURGÍN. *The Economic Aspects...* cit., p. 237.

A historiografía disponível sobre a ação do Estado bonaerense e a indústria durante a época de Rosas apresenta sérios problemas. Miron Burgin manifesta

It is quite possible that in the later years of his administration Rosas no longer believed in the efficacy of absolute protection as an instrument of economic policy. If after several years of stringent protection domestic industry could not overcome the initial handicap in the struggle for internal markets, the conclusion seemed inevitable that foreign manufacturers were simply better equipped to supply the needs of the province. Certainly the young industries argument lost all validity in the forties, after most of the native industry had enjoyed the most vigorous protection since 1836¹³⁵.

Embora possa ser provocativo sugerir em seguida que “the French blockade was as effective in keeping foreign competitors away from Buenos Aires as was the tariff act of December 18, 1835”¹³⁶, somente pelo fato de haver interrompido o fluxo de importações, o resultado positivo ou negativo dessa situação depende também da necessidade que a indústria local tivesse de matérias primas ou insumos importados. Em outras palavras, a indústria local pouco poderia aproveitar a ausência de produtos estrangeiros no mercado doméstico se sua capacidade produtiva via-se afetada pela impossibilidade simultânea de satisfazer sua própria demanda de matérias primas e insumos.

Desta forma, é claro que a política de promoção industrial que se lançava com a nova *ley de Aduana* supunha a continuação da importação de matérias primas e insumos previstos nos artigos 2, 3 e 4. Assim, sugerir que os bloqueios francês e anglo-francês ofereceram “the most favorable conditions”¹³⁷ para que a indústria local se desenvolvesse¹³⁸, implica desconhecer que também perturbaram seriamente a principal fonte de rendimentos da economia bonaerense e, com isso, todos os padrões de consumo da economia provincial, incluída a demanda de artesanatos e manufaturas. A contração do nível de rendimento reduz a demanda agregada, que se concentra em bens e serviços essenciais¹³⁹. Portanto, não é

¹³⁵ BURGIN, *op. cit.*, p. 265.

¹³⁶ BURGIN, *op. cit.*, p. 265.

¹³⁷ BURGIN, *op. cit.*, p. 266.

¹³⁸ “Por la ley de Aduana en tiempo de paz, o por el bloqueo en el de guerra, la Argentina tiene un régimen proteccionista de su industria y agricultura entre 1835 y 1852” (ROSA, José María. *Defensa y pérdida de nuestra independencia económica*. Buenos Aires: Huemul, 1967, pp. 136 e 143).

¹³⁹ “The impoverishment of the province combined with currency depreciation and loss of purchasing power—the paper peso had lost more than half its 1835 gold value by 1850— inhibited industrial development by reducing the market for domestic industry.” (LYNCH, John. *Argentine caudillo. Juan Manuel de Rosas*. New York: SR Books, 2001, pp. 72-73).

verdadeiro que a falta de artesanatos e manufaturas estrangeiras no mercado local signifique *per se* uma oportunidade perfeita para os produtores domésticos se, simultaneamente, a demanda desses produtos se contrai.

No entanto, Burgin insiste:

It was only natural for Rosas to feel that domestic industry forfeited whatever claim it had upon society. The federalist regime, Rosas could argue, had given native manufacturers and artisans the opportunity to gain a firm foothold in Buenos Aires. During the five years from 1836 to the end of the French blockade domestic industry should have been able to develop sufficient strength to meet foreign competition. The fact that it could not compete against foreign manufacturers was *prima facie* evidence of its low survival value. The French and Anglo-French blockades had demonstrated beyond doubt that domestic industry was unable to satisfy the needs of the province even under the most favorable conditions. Domestic manufacturers took advantage of rising prices, but did little or nothing to increase output or to improve the quality of production¹⁴⁰.

O Governo tinha imposto a tarifa mínima à introdução de livros, gravuras, imprensas, máquinas e instrumentos de ciências e artes, fomentando sua importação. É claro que os bloqueios impediram fisicamente essa modernização e, como se isso não bastasse, minaram a rentabilidade da produção manufatureira, anulando qualquer interesse que pudesse ter tido em sua modernização.

A chegada do *revisionismo* histórico não resolveu essas falhas. José María Rosa, um dos principais representantes dessa tendência historiográfica, reitera alguns dos defeitos que já tinha anunciado Saldías, ao indicar que

la ley no se limitaba a favorecer los intereses argentinos. De acuerdo con la política de solidaridad hispanoamericana, que es uno de los rasgos más notables de la gestión internacional de Rosas, los productos de la Banda Oriental y Chile se favorecían directamente: las producciones pecuarias del Uruguay se encontraban libres de derechos y no se recargaban tampoco los reembarcos para «cabos adentro»; de la misma manera que no eran imponibles los productos chilenos que vinieran por tierra¹⁴¹.

¹⁴⁰ BURGIN, *op. cit.*, p. 266.

¹⁴¹ ROSA, *op. cit.*, p. 123.

As produções pecuárias uruguaias estavam livres de direitos precisamente para incentivar que seu despacho de exportação da região se fizesse desde Buenos Aires. Quanto aos produtos chilenos, a *ley de Aduana* não parecia fazer mais do que cumprir, no direito interno, com o artigo 11 do tratado do 20 de novembro de 1826¹⁴².

¹⁴² “Artículo XI. Todos los artículos de producción, cultivo o fabricación de las dos Repúblicas Contratantes, que se introduzcan por tierra del territorio de la una al territorio de la otra, serán libres de todo derecho; y tanto en su tránsito, como a su exportación a otro país, serán considerados para la imposición de derechos, como si fuesen de producción, cultivo o fabricación del territorio en que se hallen.” (“Tratado [de] amistad, alianza, comercio y navegación entre las Provincias Unidas del Río de la Plata y la República de Chile”, Santiago de Chile, 20-XI-1826. In: Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto de la República Argentina, Dirección de Tratados, Biblioteca Digital de Tratados).

Capítulo III. Os *carpinteros de ribera* portenhos entre as intervenções francesa e anglo-francesa (1840-1845).

Através da construção naval e as tarefas de reparo de embarcações, tanto de navios mercantes quanto de navios de guerra, os *carpinteros de ribera* abasteceram de bens e proviram serviços vitais para a operação comercial no porto de Buenos Aires e o serviço da esquadra da Confederação Argentina.

III. 1. A política alfandegária e os *carpinteros de ribera*.

A assinatura do tratado Arana-Mackau¹⁴³ conduziu ao levantamento do bloqueio francês em outubro de 1840¹⁴⁴, e cedo restabeleceu-se o intercâmbio de ultramar, o que significaria um alívio para a carência sentida por causa do bloqueio¹⁴⁵. Em seu discurso à

¹⁴³ “Su Majestad el Rey de los Franceses y Su Excelencia el Gobernador y Capitán General de la Provincia de Buenos Aires, Encargado de las Relaciones Exteriores de la Confederación Argentina, con la mira de arreglar y terminar las diferencias acaecidas desgraciadamente entre la Francia y el dicho Gobierno, han nombrado a este efecto por sus Plenipotenciarios, a saber: Su Majestad el Rey de los Franceses, [Monsieur Auge René] Armand de Mackau, Barón de Mackau, Gran Oficial del orden Real de la Legión de Honor, Vice-Almirante Comandante en Jefe de las fuerzas navales de Francia empleadas en los mares de la América del Sud; y su Excelencia el Gobernador y Capitán General a Su Excelencia el Ministro de Relaciones Exteriores del dicho Gobierno, Camarista Doctor Don Felipe Arana” (*Convención entre la Francia y el Gobierno de la Provincia de Buenos Aires, Encargado de las Relaciones Exteriores de la Confederación Argentina*, Buenos Aires, 29-X-1840. In: Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto de la República Argentina, Biblioteca Digital de Tratados).

¹⁴⁴ Para determinar o início do recorte temporal deste trabalho, foi adoptado o critério estabelecido na *Convención entre la Francia y el Gobierno de la Provincia de Buenos Aires, Encargado de las Relaciones Exteriores de la Confederación Argentina*, cujo artigo 2º dispunha que o bloqueio dos portos argentinos seria levantado “en los ocho días siguientes a la ratificación de la presente Convención por el Gobierno de Buenos Aires” (*La Gaceta Mercantil, diario comercial, político y literario* (em adiante *LGM*), a. XVII, n. 5177, 2-XI-1840, p. 1). O instrumento de ratificação foi datado no 31 de outubro, pelo que cabia esperar que o bloqueio finalizasse oito dias depois. No entanto, um aviso publicado pelo encarregado de negócios brasileiro em Buenos Aires, informava que o Barão de Mackau tinha comunicado, com data 3 de novembro, o levantamento do bloqueio (*LGM*, a. XVIII, n. 5179, 05-XI-1840, p. 1). Para determinar a data de finalização do período sob estudo, temos tomado em consideração a *Declaración de bloqueo dirigida por los Plenipotenciarios de las Potencias mediadoras, al Ministro de Relaciones Exteriores de Buenos Aires*, que, datada em Montevideo no 18 de setembro de 1845, indicava que o bloqueio da Província de Buenos Aires começaria “pasadas cuarenta y ocho horas de la entrega de la presente declaración, a Su Excelencia el Señor Ministro de Relaciones Exteriores, por conducto de los Señores Encargados de Negocios de las Potencias Mediadoras” (*LGM*, a. XXIII, n. 6605, 11-X-1845, p. 2).

¹⁴⁵ Recém levantado o bloqueio, o cônsul estadunidense Amory Edwards, comunicou ao *Secretary of State* que a fins de dezembro de 1840 havia no porto de Buenos Aires 60 navios britânicos, 26 estadunidenses, 20 francesas, 17 espanholas e 65 de outras diferentes bandeiras (Informe de Amory Edwards a John Forsyth, Buenos Aires, 28-XII-1840. In: MANNING, William R. *Diplomatic Correspondence of the United States. Inter-*

décimo oitava legislatura da Província, o governador Juan Manuel de Rosas manifestou em janeiro de 1841 que “la afluencia de buques mercantes de todas las naciones, de que se ve cubierta nuestra rada, produce al tesoro ingresos considerables por entrada marítima, que con los de salida vigorizan la hacienda pública”¹⁴⁶. Durante os meses seguintes, as tarifas permaneceram nos níveis estabelecidos pela *ley de Aduana* para 1836 e suas modificações posteriores¹⁴⁷.

No entanto, em círculos oficiais afirmava-se a preferência oposta às proibições: em seu laudo, a propósito de um projeto de lei para regular a concessão de privilégios de invenção, a Comissão de Fazenda¹⁴⁸ da Junta de Representantes de la Provincia de Buenos Aires manifestou que considerava “peligrosa y perjudicial a nuestro país la adopción del principio de las prohibiciones”, acrescentando que “la concurrencia en el mercado es la base principal de la libertad y engrandecimiento del comercio. Ella sola, por sí, contribuye a la riqueza y prosperidad de un Estado”¹⁴⁹. Em todo caso, a Comissão propunha como alternativa o emprego das tarifas¹⁵⁰.

American Affairs 1831-1860. Washington: Carnegie Endowment for International Peace, t. I, 1932, documento n. 114, p. 227).

¹⁴⁶ *Diario de Sesiones de la H. Junta de Representantes de la Provincia de Buenos Aires*. Buenos Aires: Imprenta de la Independencia, t. XXVII, n. 683, 1841, pp. 16-17.

¹⁴⁷ Em 4 de março de 1836 decretou-se que as importações do exterior levadas a Buenos Aires em barcos de rio estariam sujeitas a um imposto adicional de 25% sobre o encargo normal (*Registro Oficial...* cit., livro 15, n. 3, 1836, pp. 37-38). Esta medida tendia a evitar a evasão de impostos pelos produtos de ultramar conduzidos a Buenos Aires através de portos fluviales, especialmente Montevideo. Outro decreto do 31 de agosto de 1837 introduziu impostos adicionais de 2 e 4% sobre todos os produtos importados antes sujeitos a uma tarifa ad valorem de 10% ou superior (*Registro Oficial...* cit., livro 16, n. 8, 1837, p. 292). Uma vez imposto o bloqueio francês, o governo reduziu em uma terceira parte as tarifas a todas as importações, e suspendeu a vigência do decreto do 4 de março de 1836 que impunha uma multa de 25% da tarifa normal a “todos los efectos de ultramar que se transbordaren o reembarcaren de cabos adentro y se introdujeren en esta Provincia” (Decreto do 28-V-1838. In: *Registro Oficial...* cit., livro 17, n. 5, 1838, p. 59).

¹⁴⁸ Integrada por “los Sres. Lahitte, Mancilla, Garrigós, Arrotea y Riglos” (*Diario de Sesiones...* cit., t. XXVII, n. 684, 1841, p. 1).

¹⁴⁹ O membro relator da Comissão acrescentou que “por otra parte, en la ilustración y anhelo al bienestar a que ha llegado la República, todos sus habitantes desean proporcionarse la más cómoda subsistencia; lo cual también es un fuerte estímulo para el trabajo, sin el que no se adquieren los medios necesarios para ella; y cuanto mayor es el número de sus goces, y más abundantes sus producciones, otro tanto más logrará la preferencia del extranjero en sus importaciones. Cerrar la puerta a éstas, sería destruir nuestra verdadera riqueza, y por un bien eventual y dudoso, perder un bien real y positivo” (*Diario de Sesiones...* cit., t. XXVII, n. 693, 1841, p. 4).

¹⁵⁰ A Comissão de Fazenda tinha tido a consideração três solicitações de privilégios que pediam a proibição de importar as manufaturas que propunham produzir na Província, e recomendou não deferir a reserva do mercado doméstico em dito assunto, fundamentando que “en algunas de las Provincias Confederadas se fabrican tejidos, caldos, y otras especies; mas no por esto se prohíbe su introducción, sino que se hace un recargo en el derecho de aquellos efectos que vienen de ultramar. Aquí mismo, se fabrican aceites, cuerdas de cáñamo, y de cuero natural, calzados, sombreros, etc., todo de la mejor calidad, y no es vedada la introducción de estos artículos, sino recargados sus derechos; lo cual puede hacer la H. Sala oportunamente en protección de las manufaturas que se fabricaren en el país” (*Diario de Sesiones...* cit., t. XXVII, n. 693, 1841, pp. 4 e 5; *LGM*, a. XIX, n. 5472, 23-XI-1841, p. 2). Sobre esta e outras questões discutidas na mencionada ocasião, v. ZAPPÍA, Paulo Antonio. “Fundamentos de la ley de privilegios de invención de 1841”. In: *Revista de Historia del Derecho*. Buenos Aires:

Nesse sentido, embora Rosas afirmou em seu discurso de abertura da décima nona legislatura que “las mercaderías y efectos extranjeros importados, y las producciones del país exportadas, han vuelto a restablecer las entradas de Aduana”¹⁵¹, dois dias depois o Governo declarou

indispensable y urgente levantar la prohibición de introducirse algunos efectos para que con el producto de los derechos no solamente se aumenten los ingresos, sino también se provea el ejército y la población de unos artículos que han escaseado enteramente,

e autorizou “por ahora y hasta nueva determinación” a importação, sujeita ao pagamento dos impostos vigentes, de produtos cuja introdução tinha sido proibida pela *ley de Aduana* para 1836¹⁵².

A fluidez do comércio portenho voltava a ser a prioridade da política oficial. Coerentemente, ao apresentar uma série de matérias que repasarían a história do comércio das potências, *La Gaceta Mercantil* aseveraba em abril de 1842 que

el comercio, abrazando en esta voz todas las operaciones mercantiles, es el verdadero regulador del poder y de la importancia de las naciones; ora se le considere con relación a la fuerza efectiva de éstas, o a su riqueza, ora respecto a su influencia política. Si recorremos la historia de todas las edades y de todos los países, hallaremos a este agente poderoso haciendo enseñorearse sobre las demás aquella parte del mundo en la que prepondera su influjo vivificador¹⁵³.

Como comprovação deste aserto, agregava que “la historia nos ofrece pruebas infalibles del influjo que la atención, o el descuido en el comercio ejerció en las naciones, produciendo su

Instituto de Investigaciones de Historia del Derecho, n. 31, 2004, pp. 403-424; e ZAPPIA, Paulo Antonio. “La regulación de los privilegios industriales en Buenos Aires”. In: *IV Congreso Argentino de Americanistas (2001)*. Buenos Aires: Sociedad Argentina de Americanistas, t. I, 2003, pp. 533-554.

¹⁵¹ *Diario de Sesiones...* cit., t. XXVIII, n. 699, 1842, p. 20.

¹⁵² A citada norma não aparece publicada nos tomos correspondentes aos anos 1841 e 1842 do *Registro Oficial del Gobierno de Buenos Aires*. Para consultar o texto da norma, temos tido que recorrer ao *Registro Oficial de la República Argentina que comprende los documentos espedidos desde 1810 hasta 1873*. Buenos Aires: Imprenta Especial de Obras, t. II, 1880, n. 2786, p. 422. A mesma, estabelece que o ingresso das mencionadas mercadorias se gravaria com “los derechos ordinarios y adicionales y establecidos”. Por sua vez, Burgin afirmou que pagariam 17% (BURGIN. *Aspectos económicos...* cit., p. 310).

¹⁵³ *LGM*, a. XIX, n. 5585, 21-IV-1842, p. 2.

prosperidad, su decadencia, o su nulidad absoluta”, e ademais assinalava que os países que “no cuidan de multiplicar sus productos por medio de la industria, son de una absoluta nulidad con relación a aquellos otros, cuyas industriosas labores extienden y dan mayor ensanche a las operaciones mercantiles”¹⁵⁴. A respeito, *La Gaceta Mercantil* realizava uma observação de clara inspiração ricardiana, lembrando que

los economistas encargan se tenga especial cuidado en acomodar todas las operaciones y providencias [...] a la índole de cada país, atemperándose a las costumbres, al clima y a las leyes que le sean peculiares, a fin de que con estos conocimientos se dé principio a las mejoras que gradualmente se introduzcan entre los asociados a cuyo estado de conocimientos y capacidad deben atenerse los gobiernos que traten de aplicar cualquier medida ventajosa¹⁵⁵.

Os fabricantes de amido, beneficiários do regime alfandegário anterior, efetuaram um forte reclamo contra a eliminação do sistema de proibições, mas o arrecadador geral respondeu em 4 de outubro de 1843 que a experiência prévia tinha demonstrado que as proibições dificultavam, em lugar de estimular, a indústria e riqueza da nação¹⁵⁶.

A abolição das proibições tirava dos rubros favorecidos a exclusividade do mercado interno, sobre a qual os interesses alfandegários daqueles vinculados à pecuária e daqueles unidos à indústria local discordavam.

Nesse panorama, a situação dos *carpinteros de ribera* constituía uma exceção¹⁵⁷. O aumento do intercâmbio comercial, e o conseguinte incremento do tráfego portuário, significavam um crescimento na demanda de bens e serviços que estes industriais podiam prover. Mas para obter esse resultado, os custos não deviam esterilizar as vantagens comerciais que gerassem oportunidades de negócios como essas. A respeito, na *Memoria sobre el Estado de la Hacienda Pública; escrita por orden del Gobierno* (1834), Pedro de Ángelis já havia assinalado essa condição:

¹⁵⁴ *LGM*, a. XIX, n. 5585, 21-IV-1842, p. 2.

¹⁵⁵ *LGM*, a. XIX, n. 5585, 21-IV-1842, p. 2.

¹⁵⁶ Os fabricantes de amido elevaram o 10 de agosto de 1843 uma enérgica petição reclamando ao Governo a restauração da proibição de importar o produto que elaboravam (MARILUZ URQUIJO. *Estado...* cit., pp. 135-138).

¹⁵⁷ Para uma resenha de antecedentes relativos a este setor da indústria portenha na segunda metade do século XVIII, v. FURLONG, Guillermo S. J. *Artisanos argentinos durante la dominación hispánica*. Buenos Aires: Editorial Huarpes, 1946, pp. 241-248.

“Derecho de Puerto y Cabotaje.

En 1829 se reformó, por un decreto, el reglamento del puerto, y se hicieron varias alteraciones en los precios del arancel, que se halaba establecido por ley, desde el año 1823.

Otro reglamento se ha formado en este año para regularizar la policía del puerto; y los prácticos por un lado, y los barqueros por otro han sometido a la aprobación del Gobierno sus respectivas tarifas para la conducción del buque, o la carga y descarga de sus mercancías. No falta, pues, regularidad en este servicio, y sería intachable, si reuniese a tantas medidas de protección y vigilancia, derechos más equitativos, y un sistema de contabilidad más perfecto.

Los pueblos que viven de comercio, deben poner todos sus conatos en fomentarlo; sea removiendo las trabas que lo estorban; sea tratando con generosidad a los que abastecen sus mercados.

Antes de decretar un impuesto, importa averiguar si no grava demasiado al que debe pagarlo, y preferir los derechos moderados que atraen, a los exorbitantes que ahuyentan. Los que se cobran a los buques que llegan a nuestras playas, pertenecen a esta última clase, sin que puedan alegar en su favor un resultado útil para el erario.

Consecuentes al método que hemos adoptado, presentaremos la cuenta general de los gastos que tiene que hacer el capitán de un buque, desde el momento en que se acerca a nuestras costas hasta que se retire; y examinaremos después las consecuencias de este sistema fiscal sobre la prosperidad u actividad del comercio.

Un buque de alta mar, (suponiéndolo de 300 toneladas, y del calado de 15 pies de Burgos) que entre cargado al Río de la Plata, con destino a Buenos Aires; paga:

Al Entrar.	
Pilotaje desde la Punta del Indio	\$420
Practicaje del puerto ⁽¹⁵⁸⁾	90
Derechos del puerto	300
Visita y papel sellado	30
Derechos de escribanía	<u>18</u>
	858

Al salir.	
Pilotaje del río	\$420
Practicaje del puerto ⁽¹⁵⁹⁾	90
Derechos del puerto	300
Papel sellado y boleto de sanidad	30
Derechos de escribanía	<u>20</u>
	860

Al entrar	\$858
Al salir	<u>860</u>
Total	1,718

A más de estos derechos, los buques que hacen escala en Montevideo, y que toman un práctico a bordo, tienen que gastar otros 700 pesos, para que los lleve hasta la Punta del Indio; y estos, agregados a los 1,718 pesos, hacen un total de 2,418 pesos.

Es verdad que no todos los buques son de 300 toneladas, y que todo lo que dejan no entra en la caja de la Capitanía del Puerto; sino que una gran parte de estos derechos queda a beneficio de la Sociedad de prácticos, o pasa a la oficina del papel sellado. Por lo mismo creemos que no sería muy gravoso para el erario hacer una reducción en este impuesto, que absorbe una parte considerable de los fletes, por más elevados que sean. Porque los gastos que

¹⁵⁸ “(1) Si entra; y si no entra los ahorra.” (DE ÁNGELIS, *Pedro. Memoria sobre el Estado de la Hacienda Pública; escrita por orden del Gobierno*. Buenos Aires: Imprenta del Estado, p. 122). Esta nota de rodapé pertence à fonte original.

¹⁵⁹ “(2) Este derecho se paga, aunque no se pida el práctico.” (DE ÁNGELIS, *op. cit.*, p. 122). Esta nota de rodapé pertence à fonte original.

hemos indicado, no representan la mitad de los que tiene que hacer el Capitán, antes que encuentre otro flete para volver a Europa.

Su manutención, su alojamiento, la renovación de los víveres, los derechos del consulado; todo es proporcionalmente más caro que en los puertos de Europa, y de Norte América”.¹⁶⁰

De Ángelis também chamou a atenção sobre outro entrave para a competitividade dos custos de operação no porto de Buenos Aires, isto é, o efeito regressivo que o imposto de *patentes* tinha sobre a atividade das embarcações menores:

“ Con igual, y tal vez mayor rigor son tratadas las embarcaciones menores, sobre todo las que se ocupan en la carga y descarga de los buques.

Por una balandra del porte de 25 toneladas, cuyo valor es de 10,000 pesos, tiene el dueño que tomar una patente de 20 pesos al año, y cada vez que se aleja de la costa, aunque sea para cargar en la rada interior, le cobra la Capitanía del Puerto un derecho de 2 reales por tonelada, esto es, seis pesos con dos reales.

No se necesita mucha actividad para hacer diez de estos viajes en cada mes: pero supongamos que no alcancen a 100 en un año. ¿Se sujetará, pues, a una contribución de más de 600 pesos, un capital de 10,000, expuesto a todos los accidentes y peligros que presenta esta clase de negocio?

Con todo, el producto de estos derechos no corresponde a su demasía, y puede alegarse también en apoyo del principio que hemos establecido al tratar de los demás impuestos.

En 1822, los derechos de puerto produjeron al erario 35,303 pesos fuertes; -44, 708 en 1823, -y 36,947 en 1824.

En el último trienio su producto ha sido el siguiente:

En 1831	103,426
1832	99,310
1833	103,001

Reduciendo a moneda corriente la cuota menor de los tres años que hemos citado anteriormente, se obtiene un producto de 287,121 pesos, que es más que doble del que corresponde a cada uno de los tres últimos.

Y sin embargo no han faltado los buques.

Los del cabotaje nacional se han aumentado de un modo asombroso, y el número de los buques extranjeros de ultramar, que en el solo año anterior han fondeado en este puerto no baja de 294. ⁽¹⁶¹⁾ Esta sola clase de buques debió haber producido al erario 164,640 pesos; comprendiéndolos a todos entre los de 10 a 15 pies de Burgos, y sin contar con más derechos que los de puerto, mera y simplemente.

Este producto que excede de 34,609, el que presenta la cuenta general de la Contaduría, sería infinitamente mayor, si se reuniese en un total único el de todos los derechos que han pagado los 294 buques, y que, por el término medio de 10 a 15 pies de Burgos, se elevaría a 363,975 pesos.

Quedaría aún que calcularse el producto de nuestros buques de cabotaje, que si no fuesen más que los que se inscribieron primero en la matrícula de la Sociedad de Barqueros,

¹⁶⁰ DE ÁNGELIS, *op. cit.*, pp. 120-123.

¹⁶¹ “(1) Véase la lista que se publicó en el número 386 del British Packet.” (DE ÁNGELIS, *op. cit.*, p. 126). Esta nota de rodapé pertence à fonte original.

(¹⁶²) ofrecerían una capacidad de 2,078 toneladas, repartidas en 75 embarcaciones menores, de las que (según dijimos) saca el fisco más utilidad que de los mismos buques de gran calado.

Y tras de ellas, viene el cabotaje del Estado Oriental, y el de las tres Provincias litorales, tratados a la par del nuestro. Explotando en un campo tan vasto, debería este impuesto poner al Gobierno en aptitud de mostrarse generoso con todos, sin disminuir sus ingresos, y tal vez aumentándolos.”¹⁶³

Como conclusão sobre a reflexão acerca dos impostos que afetavam o desempenho do porto de Buenos Aires para atrair operadores, de Ángelis comentou:

“ Las cuestiones que hemos promovido al tratar de este ramo de rentas públicas, son de tan inmensa trascendencia para el país, que importa presentarlas en todos sus aspectos.

Cuando la exorbitancia de nuevos derechos afecta al comercio interior de un Estado, puede amortiguar su actividad, y hasta paralizar sus progresos, pero no cegará las fuentes de la riqueza pública, ni distraerá los capitales del destino que tenían antes de este aumento. Los contribuyentes se quejan de las cargas que se les impone, declaman contra las prodigalidades del Gobierno, proyectan economías y reformas, sin que por esto dejen de fomentar sus establecimientos, y redoblando su actividad para reparar sus quebrantos.

No sucede lo mismo con el comercio exterior, que se aleja de los mercados caros, para buscar otros más baratos. El espíritu mercantil es por su naturaleza indócil contra la opresión, y basta hostigarlo para que se irrite, no sólo contra los vejámenes que sufre sino contra los que teme que se le preparen. ¿Cuántas veces el simple anuncio de un aumento de derechos ha retraído a las casas de comercio de hacer sus envíos periódicos, hasta ver la acogida que se haría a la nueva medida fiscal proyectada?

Los vecinos, que suelen aprovechar su comercio, se muestran tan francos, cuanto austeros han sido sus rivales; y si alguna ventaja natural añaden disposiciones legislativas más generosas, adquieren a poca costa una preponderancia, que por mucho tiempo les hubiera negado la inferioridad de su población, y la escasez de sus recursos.

Estas ideas no son hipotéticas, y sus consecuencias, si se verificasen para nosotros, harían descender rápidamente a Buenos Aires del puesto eminente que ocupa en la escala mercantil del Nuevo Mundo.

Para que lo conserve, se hace preciso ofrecer al comercio exterior derechos más moderados, y un desembarcadero menos expuesto y dispendioso que el de las carretillas y balandras. Si la naturaleza nos ha rehusado un puerto, tenemos que compensar esta falta con todos los arbitrios que están a nuestro alcance, y evitar de hacerla más notable, por el desamparo en que se deja a los buques, o el rigor con que se les trate.

El estado de agitación en que se halla el país, y la progresión siempre creciente de los derechos de aduana, nos han creado una competencia, que no sólo no temíamos, sino que tampoco creíamos posible que se formase tan pronto. Los buques de ultramar, que en los años anteriores pasaban sin pararse delante de Montevideo, empiezan a mirarlo como el término natural de su viaje. Allí descargan sus mercaderías, allí realizan sus ventas, y sólo cuando no encuentran compradores, o les faltan retornos, vienen a buscarlos en nuestra rada.

El Gobierno Oriental nada omite para hacer de su puerto un foco de actividad y de especulaciones lucrativas.

Hablaremos más adelante de algunas modificaciones importantes que ha hecho en sus leyes de aduana, y cuyo efecto será tan favorable a su giro mercantil cuanto es perjudicial el que deben producirnos las disposiciones contrarias. Nos limitaremos por ahora a inculcar sobre la necesidad de no quedarnos atrás en ninguna de las medidas que se adopten para garantir y

¹⁶² “(2) Se halla inserta en el número 107 del Monitor.” (DE ÁNGELIS, *op. cit.*, p. 127). Esta nota de rodapé pertence à fonte original.

¹⁶³ DE ÁNGELIS, *op. cit.*, pp. 124-127.

favorecer todas las operaciones del comercio marítimos, desde la llegada de un buque hasta su salida. Tenemos que luchar contra las ventajas que da al puerto de Montevideo su posición geográfica, y su misma configuración. Esta preeminencia se hará más sensible, luego que se empiece a limpiarlo, y a hacer más expedita la carga y descarga de los buques.

Mucho antes que nuestros vecinos pensasen en emprender estos trabajos, había recibido el Gobierno varias propuestas sobre el establecimiento de un muelle de fierro colgado, y el de una draga. Tenemos a la vista el plan del muelle proyectado por el Señor Brown, de la marina real británica, y que no debía ocupar menos de ocho cuadras en el río. El importe de esta obra magnífica estaba calculado en cerca de 400,000 pesos fuertes, y su empresario estaba dispuesto a acordar una espera.

Otro fabricante se ofrecía a suministrar una draga, con una máquina de vapor del poder de 16 caballos, con doble aparejo para trabajar en ambos costados; en un buque de fierro de 55 pies de largo, 15 de ancho, y con 32 pulgadas de calado. Levantaba en una hora un peso de 245 toneladas; y su costo en Inglaterra era de cerca de seis mil libras esterlinas. Así es que, esta empresa colosal de la excavación del puerto con el establecimiento de un muelle, cuyas ventajas serían incalculables para nosotros, no costaría arriba de tres millones de moneda corriente, por los cuales contribuiría gustoso el comercio, por los ahorros considerables que le proporcionaría.

Sin hacer más sacrificios que el de destinar al pago de estas obras el producto actual de los derechos de puerto y cabotaje, y lo que se continuaría a percibir para el embarque y desembarque de los pasajeros y de las mercaderías, según los precios actuales, se conseguiría cancelar esta deuda, y dar sin esfuerzo un peso agigantado en la carrera de nuestra prosperidad y grandeza.¹⁶⁴

Finalmente, a “*Memoria...* reclamava resolver aquellos entraves:

“Estos trabajos no son fantásticos, ni exceden los recursos ordinarios del país. No desconocemos que las circunstancias del momento no permiten emprenderlos; pero tampoco puede negarse que con más orden y fidelidad en la recaudación de las rentas, y con más moderación en los gastos, sobrarían los arbitrios para realizarlos. En los ahorros posibles de un solo departamento, se encontraría con qué dar un impulso extraordinario a nuestro comercio marítimo, que con su mayor afluencia retribuiría con usura estos gastos y anticipaciones.

Entonces sería Buenos Aires, lo que tiene derecho a ser, el centro de las relaciones mercantiles de esta parte del mundo, y el mercado general de los pueblos esparcidos en el inmenso territorio que se extiende desde las márgenes del Plata hasta la última zona habitada de los Andes. Afianzados sus destinos por medidas eficaces y un gobierno previsor, se complacería en los adelantos de sus vecinos, sin temerlos, y se pondría al frente de la gran revolución comercial que debe transformar en una nación industrial y activa a los miembros aislados de la gran familia Argentina.”¹⁶⁵

Na discussão anterior, o informe encarregado pelo Governo da Província também lembrou que os custos de operação no porto de Buenos Aires eram já altos,

“sin hablar de las refacciones que pueda necesitar el buque, cuyos gastos son enormes.

¹⁶⁴ DE ÁNGELIS, *op. cit.*, pp. 127-132.

¹⁶⁵ DE ÁNGELIS, *op. cit.*, p. 133.

El Capitán, que tiene la desgracia de hacer averías en nuestro puerto, puede considerarse feliz cuando no contrae deudas para repararlas.

Hemos tenido en poder nuestro una cuenta original pasada por la Capitanía del Puerto, a fin de 1830, para cobrar a los consignatarios de un buque que, por haber perdido un ancla en un temporal, pidió otra. Entre otras partidas se notan las siguientes.

«Por el alquiler de un ancla de 8 quintales, incluso el gasto del lanchón que la llevó, 1,000 pesos; y 100 pesos más por cada día que la guarda a bordo!»¹⁶⁶

Esse diagnóstico inspirou um decreto de 19 de março do mesmo ano em que a “*Memoria...* foi publicada, que se fez eco dos prejuízos que suportavam os armadores e carregadores em função “del abandono y decadencia en que se halla el ramo de construcción naval”¹⁶⁷.

Nestas condições, a *ley de Aduana* para 1836 tinha estimulado a importação de matérias primas e insumos necessários para a construção e reparo de embarcações estabelecendo a tarifa mínima (5%) para a importação de madeiras¹⁶⁸, e permitindo o transbordo e reembarque nos navios menores da *carrera*, para os portos situados de cabos adentro, de “todo artículo de guerra, alquitrán, brea, cabullería, anclas, cadenas de buques, motones, cuadernales, obenques y demás de esa especie para proveer buques”¹⁶⁹. De modo análogo procedería a reforma alfandegária impulsionada poucos anos depois em Grã-Bretanha por Robert Peel, tentando o encargo mais baixo possível para estimular a construção naval¹⁷⁰.

¹⁶⁶ DE ÁNGELIS, *op. cit.*, pp. 120-123.

¹⁶⁷ O citado decreto, assinado pelo governador Viamonte, dispunha: “Art. 1º- Todo propietario, luego que ajuste o contrate la carena de su buque con algún individuo de maestranza, presentará la contrata escrita a la Comandancia de Matrículas, para obtener su *visto bueno*, y las órdenes subsiguientes al Comandante de Arsenales, y en su defecto al del Pontón estacionado en la Boca del Riachuelo.

Art. 2º- Concluida la carena, el maestro encargado de ella dará parte a la Comandancia de Matrículas, la que en el acto dispondrá un prolijo reconocimiento para asegurarse del buen estado de la obra.

Art. 3º- El propietario de un buque en carena si sospechare o desconfiare de la mala ejecución de los trabajos que se hacen en su buque, representará a la Comandancia de Matrículas a quien incumbe ordenar inmediatamente un reconocimiento facultativo.

Art. 4º- Para proceder a los reconocimientos facultativos, la Comandancia nombrará una Comisión compuesta, de un oficial de la Marina, un cabo de la sección de carpinteros y otro de la de los calafates, y su fallo será inapelable”. El artículo sexto establecía además que “todo maestro de ribera, que se encargue de la carena de buques, será responsable del trabajo de su ramo en todos sus detalles”, y el artículo séptimo disponía que cuando la Comisión facultativa “declare malo cualquier trabajo el maestro encargado de la obra y los que lo acompañaren están obligados a volverlo precisamente a practicar a su costa, reservándose la Comandancia hacer más extensiva la pena, según la malicia del hecho, con arreglo a lo prescripto por la ordenanza de arsenales” (*Registro Oficial de la República Argentina...* cit., t. II, p. 320).

¹⁶⁸ Lei de 18-XII-1835, capítulo primeiro, art. 3º. In: MARILUZ URQUIJO. *Estado...* cit., p. 114.

¹⁶⁹ Lei del 18-XII-1835, capítulo terceiro, art. 8º. In: MARILUZ URQUIJO, *Estado e Industria...* cit., p. 117.

¹⁷⁰ Em 1842, *La Gaceta Mercantil* publicou um detalhe dos itens sujeitos a reforma pelo novo Plano de Fazenda de Peel. Entre eles, se incluíam as “Maderas de Construcción—Quedan reducidos los derechos sobre las maderas extranjeras de 55 chelines por carga a 30 chelines, y después del 5 de abril de 1843, a 25 chelines; los [aplicados]

Outro elemento que destacava a exclusividade dos *carpinteros de ribera* entre os demais artesãos e industriais de Buenos Aires foi a permanente demanda que de seus serviços sustentou o Estado, para manter operativa a esquadra de guerra. Desta forma, os *carpinteros de ribera* viam-se indiretamente beneficiados por uma estrutura alfandegária que favorecesse a liquidez fiscal.

III. 2. A construção naval.

Desde 1841 até 1844, a média anual de navios mercantes estrangeiros que chegaram ao porto de Buenos Aires foi de 512 navios, distribuídas de acordo a suas bandeiras, da seguinte forma:

<i>Bandeira</i>	<i>Média anual</i>
Británicos	100
Estadounidenses	88
Espanoles	59
Brasileños	56
Sardos	47
Franceses	38
Daneses	37
Hamburgueses	22
Suecos	14
Prusianos	12
Bremenses	11
Lucenses	8
Belgas	4

sobre las canadinas [sic pro: canadienses], de 10 chelines a 1 chelín por carga. Esta es una de las reducciones más importantes que jamás se haya propuesto. La operación opresiva e injusta de los actuales derechos sobre maderas se hacía sentir por casi toda la comunidad. Los únicos que tienen un interés opuesto al cambio son unos cuantos navieros cuyas propiedades perderán algún tanto de valor por la reducción del precio de maderas, pero todo el que tenga un buque, una lancha o una casa que construir saldrá ganando mucho”. Os direitos sobre outros “pertrechos navales” tais como o “alquitrán” e a “trementina” diminuíam de 15 xelins a 5 xelins o lastro e de 4 xelins e 4 pênis a 1 xelim o quintal, respetivamente (Cfr. “Nuevo Arancel”. In: *LGM*, a. XIX, n. 5615, 31-V-1842, p. 2).

Austríacos	3
Noruegos	3
Rusos	3
Holandeses	3
Portugueses	2
Oldemburgueses	1
de Kiphausen	1
Média total anual	512

Fonte: *La Gaceta Mercantil*¹⁷¹.

Além dos navios de ultramar e de cabotagem que operavam no porto de Buenos Aires, um nutrido número de embarcações de pequeno porte se utilizava para a carga e descarga de naves cujo calado lhes impedia se aproximar da costa¹⁷². No caso dos passageiros, estes deviam efetuar um transbordo da nave que os trazia a uma embarcação auxiliar e depois passar a uma das carroças que finalmente os transportava à orla¹⁷³. A falta de docas ou outras

¹⁷¹ Não se incluem os navios com bandeira sarda, brasileira e outras empregados no tráfico entre a *Confederación* e o Estado oriental, nem o número de navios nacionais (*LGM*, a. XXII, n. 6530, 23-VII-1845, p. 1).

¹⁷² O francês Julien Mellet, chegado ao Rio da Prata em 1808, comentava que o porto de Buenos Aires não tinha outro inconveniente que a carência de profundidade suficiente para receber grandes embarcações carregadas de mercadorias. Dada a falta de água, os mercantes viam-se obrigados a ancorar a três léguas de distância e receber ou remeter suas cargas mediante pequenas embarcações (MELLET, Julien. *Viajes por el Interior de América Meridional*. Buenos Aires: Hyspamérica, 1988, p. 27). Emeric Essex Vidal, chegado em 1816, explica que em uma de suas vistas de Buenos Aires “los barcos aparecen en la rada interior, que forma un fondeadero comúnmente de dos brazadas de agua, entre la costa y un extenso banco de arena, que impide el acceso de barcos que requieran mayor profundidad, a menos de seis u ocho millas de la misma. En este fondeadero, llamado las balizas, entran inmediatamente los pequeños barcos, pero los más grandes aligeran parte de sus cargamentos en las embarcaciones del río, en la rada exterior, y luego entran en la interior para mayor seguridad y conveniencia; allí toman la mitad de la carga y vuelven a la rada exterior donde el resto les es traída por las embarcaciones pequeñas. Una de éstas, puede verse que regresa aligerada sobre el banco; pero barcos cargados no pueden entrar por esa parte, por falta de agua, y están obligados a pasar por un canal que va hacia el norte” (ESSEX VIDAL, Emeric. *Buenos Aires y Montevideo*. Buenos Aires: Emecé, 1999, p. 48). Na primeira metade da década de 1820, um viajante inglês explicava que “las embarcaciones se cargan y descargan con el auxilio de chalanas, llamadas aquí balandras” (UN INGLÉS. *Cinco años en Buenos Aires, 1820-1825*. Buenos Aires: Hyspamérica, 1986, p. 13). José Antonio Wilde assinala que “a pesar del vasto movimiento comercial que existía ya en aquella época, [...] los medios de embarco y desembarco eran pésimos. Mucho sentimos tener que decir que a pesar del gran número de años que han transcurrido, muy poco se ha adelantado en este sentido, especialmente en cuanto a mercadería; se han cambiado, es verdad, las carretillas de entonces por carros de cajón, más altos, más anchos, y tirados al pecho, pero que no siempre sirven para salvar los efectos de la mojadura, y que nos cuestan un buen número anual de caballos que se ahogan en el largo y penoso trayecto que tienen que recorrer; agréguese a esto el tiempo precioso que esta dilatada operación hace perder” (WILDE, José Antonio. *Buenos Aires desde setenta años atrás*. Buenos Aires: Fondo Nacional de las Artes, 1998, p. 33).

¹⁷³ Um viajante inglês chegado ao Rio da Prata relata que “la tarde del 2 de septiembre [de 1817] fondeamos en la rada exterior, siete millas frente a Buenos Aires. La rada exterior es fondeadero de los barcos de Su Majestad, pues no hay agua bastante en balizas interiores para barcos de mucho calado; y siendo muy peligroso andar en

melhoras no porto de Buenos Aires, o transbordo das cargas de importação ou exportação a pequenas embarcações continuava sendo o procedimento habitual para o trânsito portuário¹⁷⁴. Em junho de 1845 *La Gaceta Mercantil* reproduziu de uma publicação inglesa “los pormenores relativos a la situación comercial y política” do Rio da Prata:

la boca del río tiene 170 millas de ancho. Subiendo por él cerca de 200 millas llega el navegante a la ciudad de Buenos Aires o más bien al anclaje situado en su inmediación. Si el buque es grande tiene que anclar en la rada exterior a siete u ocho millas de la ciudad que es apenas visible desde dicho punto: esta rada admite buques de 15 a 16 pies de cala. Los buques

bote, con mal tiempo, la comunicación con la orilla se interrumpe a veces días enteros. Esto nos sucedió porque el viento era recio y no pudimos bajar hasta el día siguiente. El barco británico de guerra ‘Hyacint’, capitán Sharp, estaba anclado cerca de nosotros y por la mañana mister Warner y yo fuimos a tierra en uno de sus botes. Como había poca agua, la embarcación pudo solamente aproximarse a un cuarto de milla de la ribera y me sorprendió mucho este sistema curioso de desembarcar. Carretillas tiradas por dos caballos, uno montado por un indio de extraña catadura, se acercaron al bote en busca de pasajeros. El estado desvencijado de estos vehículos, construídos de caña y abiertos en el fondo, expone al ocupante a empaparse antes de llegar a la orilla, de modo que más bien desalienta que anima, y cuando uno es arrastrado lentamente en el agua hacia la playa, se asemeja más a un criminal en víspera de salir de este mundo que a un viajero a punto de entrar en una gran capital” (HAIGH, Samuel. *Bosquejos de Buenos Aires, Chile y Perú*. Buenos Aires: Hyspamérica, 1988, p. 20). Outros depoimentos análogos e posteriores em BRACKENRIDGE, Henry. *Viaje a América del Sur*. Buenos Aires: Hyspamérica, t. I, 1988, p. 215; ANDREWS, J. *Viaje de Buenos Aires a Potosí y Arica*. Buenos Aires: Hyspamérica, 1988, p. 24; D’ORBIGNY, Alcide. *Viaje por América Meridional*. Buenos Aires: Emecé, t. I, 1998, p. 97; ISABELLE, Arsène. *Viaje a la Argentina, Uruguay y Brasil 1830-1834*. Buenos Aires: Emecé, 2001, p. 73; ROBERTSON, J. P. y W. P. *Cartas de Sudamérica*. Buenos Aires: Emecé, 2000, p. 324; MAC CANN, William. *Viaje a caballo por las provincias argentinas*. Buenos Aires: Taurus, 2001, p.142).

¹⁷⁴ Em julho de 1843 um aviso explicava que o procedimento de trasbordamentos sucessivos continuava se empregando: “Observación al Comercio. En los almacenes del que suscribe hay un número considerable de artículos almacenados y en depósito, de los cuales la mayor parte de los interesados le han autorizado para proponerlos al público en venta, muy particularmente artículos de reembarco, los que vendidos en dicha casa se pueden dar al corriente de plaza saliendo más barato que todo otro artículo [q]ue se compre en el interior de la plaza, por las razones siguientes: como los dichos almacenes están en el centro o mitad del camino que hacen los carros desde las lanchas a los almacenes del centro pagan de flete la mitad; porque mientras un carro es despachado desde la lancha o la plaza chica, M[on]serratt o Plaza de Lorea este mismo carro descargando en dichos almacenes sacará 2, 4 y 6 viajes desde las lanchas a estos almacenes mientras no hace más que aquel viaje. Al carrero le hace más cuenta sacar de a bordo todo lo que pueda durante está abierta la Aduana, y después de cerrada seguir sus trabajos sin interrupción, y del otro modo se perjudican el lanchero, el barquero y el mismo carrero. El lanchero, porque pudiendo descargar la lancha en un día la demoran dos; el 2.º porque pudiendo descargar en la mitad del tiempo requiere el doble y al 3.º porque en vez de trabajar los carros todo el día no trabajan más que la mitad del tiempo hábil; y sobre todo, porque no siéndoles posible trabajar seguido en este río, a causa de las continuadas mareas, es preciso aprovechar el buen tiempo, aunque sea hasta la noche. Ahora dará la razón porque dando el artículo al precio corriente de plaza le sale al comprador más barato.—Supóngase la compra de una pipa de vino o bien de un canasto de loza, que ahorra el gasto de 30 y 40 pesos a los almacenes del centro: para demostrar haremos la cuenta siguiente:—Supongamos que se pagan treinta pesos de flete por la pipa desde las lanchas a dichos almacenes del centro, será 15 pesos hasta los almacenes de la Aduana: puesta aquí la pipa ahorra 15 pesos y si se remueve esta pipa de estos almacenes para los del centro, tiene que gastar el propietario vendedor 10 o 15 pesos por pipa de carro y 5 pesos por cargarla y el comprador 5 pesos por descargarla; luego esta suma de 25 pesos en pipa, reunida al flete que pagaría el comprador por esta pipa hasta la Aduana de vuelta, asciende a la suma de 35 o 40 pesos.—Por esta demo[s]tración se ve claramente que les costaría de 30 a 40 pesos menos una pipa, o sea un canasto de loza que se compre en estos almacenes. Hecho este cálculo, el comerciante verá que aquí no se trata de alucinar porque no admiten dudas estas observaciones con la sola idea de poner al corriente al C[om]ercio para los que gusten aprovecharse de ellos” (*LGM*, a. XX, n. 5949, 27-VII-1843, p. 3).

extranjeros no suben por el río más allá de Buenos Aires por ser éste el único puerto de entrada. Los barcos pequeños penetran hasta la rada interior, entre la cual y la exterior hay un banco de arena; anclan allí a una o dos millas de distancia de la ciudad, desde donde presenta Buenos Aires un golpe de vista pintoresco, ocupando una extensión de dos millas en la suave eminencia que guarnece[e] la orilla del río. [...] El modo de desembarcar es curioso: el bote procedente del buque tiene rara vez agua suficiente para arribar a la orilla, y al llegar a una distancia de cuarenta o cincuenta varas es asediado por una multitud de carretas que están siempre a la mira por pasajeros. [...] Las mercancías desembarcadas por medio de estos carros sufren frecuentes averías¹⁷⁵.

Nestas condições, a expansão do comércio marítimo ou fluvial incrementava a demanda de fretes e, com ela, a de embarcações. Assim mesmo, pelas características da navegação fluvial própria do tráfico de cabotagem e as condições em as que se realizava o transbordo de mercadorias desde a costa às naves de ultramar, uma maior afluência destas implicava uma maior demanda de embarcações menores¹⁷⁶. Na categoria de naves menores a um *bergantín*¹⁷⁷, a oferta de navios no mercado local nutriu-se de naves construídas no estrangeiro¹⁷⁸, em outros portos nacionais¹⁷⁹ e no mesmo porto¹⁸⁰.

Efetivamente, a necessidade de contar com naves adaptadas às especiais condições da bacia do Rio da Prata estimulou aos *carpinteros de ribera* a produzir naves leves, de pouco calado e aparelho simples¹⁸¹. A construção deste tipo de embarcações demandava um

¹⁷⁵ O artigo foi extraído da edição de *La Colmena* de Londres do último trimestre de 1844 (*LGM*, a. 22, n. 6511, 30-VI-1845, p. 2).

¹⁷⁶ KROEBER, Clifton B. *The Growth of the Shipping industry in the Río de la Plata region, 1794-1860*. Madison: The University of Wisconsin Press, 1957, p. 46.

¹⁷⁷ Entre as naves de ultramar que arribaban ao Rio da Prata, o *bergantín* foi o tipo mais freqüente durante a primeira parte do século, seguido pelas *fragatas* e as *goletas* (KROEBER, *op. cit.*, p. 46).

¹⁷⁸ Algumas das numerosas embarcações oferecidas à venda ou levadas a leilão das que pode se encontrar evidencia em *La Gaceta Mercantil* foram o *bergantín* brasileiro *Luisa*, de 201 toneladas (*LGM*, a. XVIII, n. 5269, 8-III-1841, p. 3); o *bergantín-goleta* nacional *Fortuna*, de 112 toneladas e construído em Génova (*LGM*, a. XVIII, n. 5324, 13-V-1841, p. 3); uma *lança* e um *bote* pertencentes à *barca* russa *Hoppat* (*LGM*, a. XIX, n. 5506, 7-I-1842, p. 3); o *bergantín* sardo *Il Ligure*, de 124 toneladas (*LGM*, a. XX, n. 6033, 8-XI-1843, p. 3); o *bergantín* sardo *Independiente* (*LGM*, a. XXI, n. 6087, 18-I-1844, p. 3); e o *bergantín-goleta* dinamarquês *Alfredo*, de 119 toneladas (*LGM*, a. XXII, n. 6584, 17-IX-1845, p. 2).

¹⁷⁹ Por exemplo, ofereceram-se à venda em Buenos Aires as *garandumbas Rosario* e *Santa Rosa*, construídas em Corrientes (*LGM*, a. XIX, n. 5613, 28-V-1842, p. 3; *LGM*, a. XX, n. 6015, 17-X-1843, p. 3), e a *goleta Carmen*, construída em Santa Fe (*LGM*, a. XX, n. 5888, 12-V-1843, p. 4).

¹⁸⁰ GONZÁLEZ CLIMENT, Aurelio. *Historia de la Industria Naval Argentina*. Buenos Aires: AFNE, 1973, p. 81.

¹⁸¹ Por sua manobrabilidade, já na segunda metade do século XVIII as *goletas* eram empregues para diversas tarefas na bacia do Prata (v. OYARZÁBAL, Guillermo A. “La Navegación en el Río de la Plata: una aproximación a las características náuticas y portuarias rioplatenses en la segunda mitad del siglo XVIII”. In: SILVA, Hernán A. (dir.). *Navegación y Comercio rioplatense*. Bahía Blanca: Universidad Nacional del Sur-Departamento de Humanidades-Gabinete de Investigación de Historia Americana y Argentina, t. I, 1996, p. 82). Segundo Kroeber, as *balandras* e as *chalanas* eram comuns entre os veleros de rio a começos do século XIX, mas durante a década de 1840 foram substituídas pelo *pailebot*. De acordo com o mesmo autor, até a década de

limitado investimento inicial em matérias primas, bens intermediários e insumos, bem como menos braços, em uma praça caracterizada pela crônica escassez de mão de obra especializada e a desconfiança para empreender qualquer negócio diferente à exploração pecuária¹⁸². Ao respeito, a vinculação do frete de rio com o negócio de exportação de produtos pecuários podia significar um elemento de fôlego. Neste contexto, entre 1840 e 1845 construíram-se em Buenos Aires *goletas*¹⁸³, *queches*¹⁸⁴ e *chalanas*¹⁸⁵. Assim mesmo, construíram-se navios auxiliares como *lanchones*¹⁸⁶, *balleneras*¹⁸⁷ e *botes*¹⁸⁸. As dimensões destas embarcações respondiam às necessidades de leveza e manobrabilidade que impunha a navegação em rios abundantes em bancos, como se observa no seguinte quadro, que reúne as medidas disponíveis de quatro navios produzidos durante este período:

<i>Tipo de embarcação</i>	<i>Comprimento</i>	<i>Manga</i>	<i>Calado</i>
<i>Goleta</i> ¹⁸⁹	48 pés	13 pés com 4 polegadas	4 pés com 2 polegadas
<i>Queche</i> ¹⁹⁰	42 pés	14 pés	5 pés
<i>Ballenera</i> ¹⁹¹	36 pés	12 pés	?

1860 as navios mais comuns para o comércio do estuário eram as *balandras* e as *goletas* (KROEBER, *op. cit.*, pp. 45-46).

¹⁸² BURGÍN, *op. cit.*, pp. 333-337; MARILUZ URQUIJO. *La industria sombrerera... cit.*, pp. 149 e ss., e 235 e ss.

¹⁸³ Aviso de venda de “una goleta nueva, que hace 18 meses que está hecha, en Buenos Aires [...] del porte de 52 toneladas” (*LGM*, a. XVIII, n. 5335, 31-V-1841, p. 3); aviso de venda de “una goleta nueva, en el estado en que se halla en la grada de construcción [...] en el bajo” (*LGM*, a. XIX, n. 5507, 8-I-1842, p. 3); aviso de venda de uma *goleta* “enteramente nueva, construida de los mejores materiales” (*LGM*, a. XXI, n. 6247, 17-VIII-1844, p. 3); um aviso em inglês oferecendo o mesmo barco mas sob a denominação de “paylebot” foi publicado em *LGM*, a. XXI, n. 6252, 23-VIII-1844, p. 3.

¹⁸⁴ Aviso de venda do *queche Desierto*, “que estará listo dentro de pocos días, que se podrá ver en la Alameda” (*LGM*, a. XX, n. 5799, 19-I-1843, p. 3); e aviso de venda do mesmo navio (*LGM*, a. XX, n. 5856, 1-IV-1843, p. 3); aviso de venda do “queche nacional 9 de Julio, enteramente nue[v]o” (*LGM*, a. XX, n. 6004, 4-X-1843, p. 4).

¹⁸⁵ Aviso de venda de “una chalana superior recién construida” (*LGM*, a. XVIII, n. 5190, 19-XI-1840, p. 2).

¹⁸⁶ Aviso de leilão do “lanchón Mercedes todo nuevo, de lapacho y listo para navegar” (*LGM*, a. XVIII, n. 5319, 7-V-1841, p. 3).

¹⁸⁷ Aviso de venda de “una ballenera recién construida del mejor pino de Rusia de pulgada” (*LGM*, a. XX, n. 5976, 29-VIII-1843, p. 3); aviso de venda de “dos hermosas balleneras completamente aparejadas y recién construidas” (*LGM*, a. XXI, n. 6069, 23-XII-1843, p. 3).

¹⁸⁸ A princípios de 1843, o “constructor de botes y carpintero de ribera” Tomás Bruce anunciava que oferecia “en venta un bote nuevo, de una construcción de tamaño como para un buque de 150 a 200 toneladas” (*LGM*, a. XX, n. 5799, 19-I-1843, p. 3).

¹⁸⁹ *LGM*, a. XXI, n. 6247, 17-VIII-1844, p. 3. Em um aviso posterior, em inglês, oferecia-se o mesmo navio como “paylebot” (*LGM*, a. XXI, n. 6252, 23-VIII-1844, p. 3).

¹⁹⁰ *LGM*, a. XX, n. 5799, 19-I-1843, p. 3; v. também *LGM*, a. XX, n. 5856, 1-IV-1843, p. 3.

¹⁹¹ *LGM*, a. XXI, n. 6139, 2-IV-1844, p. 3.

<i>Ballenera</i> ¹⁹²	35 pés	“á proporción”	?
---------------------------------	--------	----------------	---

Fonte: Elaborado pelo autor, a partir da informação contida nos avisos citados.

Quanto ao porte destas naves, sabemos que uma *goleta* atingia 52 toneladas¹⁹³, enquanto o *queche Desierto* contava 20 toneladas¹⁹⁴, e o *queche 9 de Julio* “18 a 20 toneladas”¹⁹⁵. Os construtores punham cuidado em obter uma das características mais preciosas para o tráfico fluvial, qual era um escasso calado: os avisos de venda assinalavam especialmente que a *goleta* dantes referida calava “de siete a siete y media cuartas”¹⁹⁶ e que o *queche Desierto* flotava “en 5 cuartas de agua”¹⁹⁷.

Conquanto a capacidade de carga destas naves era claramente reduzida em comparação com a das *fragatas* e *bergantines* mercantes da época, resultava suficiente para o comércio da região, que tinha os couros bovinos como sua principal mercadoria. O quadro seguinte sintetiza a informação disponível sobre o porte e a capacidade de carga de três diferentes tipos de embarcações construídas em Buenos Aires:

<i>Tipo de embarcação</i>	<i>Porte</i>	<i>Carga</i>
<i>Goleta</i> ¹⁹⁸	52 toneladas	3.000 a 4.000 couros
<i>Queche</i> ¹⁹⁹	20 toneladas	700 a 800 couros salgados
<i>Chalana</i> ²⁰⁰	?	150 a 200 quintales

Fonte: Elaborado pelo autor, a partir da informação contida nos avisos citados.

No caso da *chalana*, conquanto desconhecemos seu porte, podemos calcular que sua capacidade de carga era dentre 6,70 e 9 toneladas²⁰¹. Por outra parte, o fato de que nos outros

¹⁹² Aviso de venda de uma *ballenera* (LGM, a. XX, n. 5976, 29-VIII-1843, p. 3).

¹⁹³ LGM, a. XVIII, n. 5335, 31-V-1841, p. 3.

¹⁹⁴ LGM, a. XX, n. 5856, 1-IV-1843, p. 3.

¹⁹⁵ LGM, a. XX, n. 6004, 4-X-1843, p. 4.

¹⁹⁶ LGM, a. XVIII, n. 5335, 31-V-1841, p. 3.

¹⁹⁷ LGM, a. XX, n. 5856, 1-IV-1843, p. 3.

¹⁹⁸ LGM, a. XVIII, n. 5335, 31-V-1841, p. 3.

¹⁹⁹ LGM, a. XX, n. 5856, 1-IV-1843, p. 3.

²⁰⁰ LGM, a. XVIII, n. 5190, 19-XI-1840, p. 2.

dois casos a capacidade de ônus das naves oferecidas se medisse em quantidade de couros e não com medidas usuais de importância, destaca o vínculo que existia entre o negócio de exportação de couros e a produção local de embarcações.

III. 3. O concerto naval.

Os navios da época, tanto de ultramar como de cabotagem, requeriam cuidados constantes por causa da deterioração que a madeira sofria sob os efeitos d'água e do clima. Assim mesmo, a broma ou um ocasional encontro com naves hostis podiam danificar as embarcações. Deste modo, a navegação mercante requeria os serviços de carpinteiros especializados em construção e reparo de navios para pôr a ponto a nave arribada dantes de empreender uma nova viagem²⁰². Em virtude disso, o crescimento do movimento marítimo ou fluvial implicava também um aumento em a demanda de serviços de reparo por parte dos *carpinteros de ribera*²⁰³.

III. 3. a. O concerto de naves mercantes.

²⁰¹ Um *quintal* equivalia a 100 *libras*, e 2.211 *libras* equivaliam a uma tonelada; cfr. SENILLOSA, *op. cit.*, pp. 22 e 24.

²⁰² A capacidade técnica da indústria local para efetuar reparos era um elemento de atração aos portos, como mostra o seguinte aviso: “Carril Naval en la Isla de Santo Tomás. Hace tres años se formó una Sociedad en la isla dinamarquesa de Santo Tomás, con el objeto de construir un carril marítimo, capaz de alzar buques del porte de 1,000 toneladas. Se enviaron de Inglaterra ingenieros y toda la maquinaria para su construcción. Ya se haya concluido, no habiéndose perdonado gasto alguno por los directores para su más fuerte y perfecta construcción; personas idóneas, después de un examen detenido y de haber presenciado la operación práctica de su eficacia, lo consideran en todas sus partes igual a cualquier carril marítimo en Europa o los Estados Unidos. El puerto de Santo Tomás es seguro, cómodo y de fácil entrada a los buques de la mayor capacidad; y todos los materiales necesarios de la mejor clase para la reparación de buques, se hallan constantemente de venta a precios moderados. Los artesanos son tan hábiles como los que se pueden encontrar en otras partes, y los gastos de reparación más moderados que en cualquiera otro puerto de las Islas Occidentales. Se invita a los capi[ta]nes de buques que hayan sufrido algunas averías y se hallen en la precisión de hacer escala a un puerto sur para hacer reparaciones, que tomen en consideración las muchas ventajas de que goza Santo Tomás, no tan sólo respecto a las facilidades y prontitud con que pueden completar sus reparaciones, pero también por la certidumbre de encontrar allí todo lo preciso y necesario para efectuarlas a precios muy aproximados a los que costarían en los puertos principales de este país. James H. Hicks. Boston, Febrero 7 de 1844” (*LGM*, a. XXI, n. 6201, 10-VI-1844, p. 2).

²⁰³ Na primeira metade da década de 1820 o depoimento de um estrangeiro registra a concentração da atividade de reparo naval na zona de Barracas, onde se compunham “goletas y barquichuelos” (*UN INGLÉS, ob. cit.*, p. 12).

Entre os dois bloqueios, sabemos que pelo menos uma *zumaca*²⁰⁴, três *queches*²⁰⁵, uma *balandra*²⁰⁶ e uma *ballenera*²⁰⁷ foram carenados ou renovados e oferecidos à venda ou em leilão:

<i>Tipo de embarcação</i>	<i>Nome</i>	<i>Reparo</i>	<i>Porte</i>	<i>Carga</i>
<i>Zumaca</i> ²⁰⁸	<i>Gertrudis</i>	“recién carenada”	61 tn	
<i>Balandra</i> ²⁰⁹	<i>Cipriana</i>	“renovada de borda a quilla”	35 tn	“como 3000 cueros”
<i>Queche</i> ²¹⁰	<i>Angelita</i>	“recién carenad[o]”	15 tn	
<i>Queche</i> ²¹¹	<i>Esperanza</i>	“recién carenado”	10 tn	
<i>Queche</i> ²¹²	<i>Alejandro</i>	“recién carenad[o]”		

²⁰⁴ Aviso de venda de “la zumaca nacional *Gertrudis* recién carenada y en aptitud para emprender cualquier viaje sea dentro de los ríos o alta mar” (*LGM*, a. XXI, n. 6133, 26-III-1844, p. 4).

²⁰⁵ Aviso de venda do “queche *Esperanza* listo para navegar, de porte de 10 toneladas, con bote: recién carenado, dos cadenas con sus anclas, un redondo, gavia, trinquetilla nueva, trinquete mayor, foque regular, cocina, etc.” (*LGM*, a. XVIII, n. 5302, 17-III-1841, p. 3). Aviso de leilão do “queche *Alejandro*” e do “queche *Angelita*”, ambos “recién carenados” (*LGM*, a. XXII, n. 6463, 9-V-1845, p. 3).

²⁰⁶ Aviso de venda de “la balandra conocida por la *Cipriana* renovada de borda a quilla” (*LGM*, a. XVIII, n. 5329, 21-V-1841, p. 1); e aviso de leilão desta mesma embarcação (*LGM*, a. XVIII, n. 5338, 3-VI-1841, p. 3).

²⁰⁷ Aviso de venda de “la ballenera *Eleonora*” (*LGM*, a. XXII, n. 6463, 9-V-1845, p. 3).

²⁰⁸ *LGM*, a.o XXI, n. 6133, 26-III-1844, p. 4. A *zumaca* sarda *Gertrudis* aparece em 1840[?] sob o número de matrícula 3, 61 toneladas e Felipe Lavallol como proprietário (AGN, Sala X, Marina. Matrículas de bergantines, polacras, goletas y pailebots 1841-1855, 36-8-1, [f. 11]). Em 1841, o *Libro de matrículas de cabotaje* registra à *zumaca Gertrudis*, ainda que atribuindo-lhe 51 toneladas. Também indica que esta nave “fue des[h]echa” (AGN, Sala X, Marina. Matrículas del Cabotaje Nacional. Libro 1° (marzo 6 de 1841-julio 3 de 1845), 36-8-2, f. 46, asiento núm. 3 (3-V-1841)). O mesmo assento, mas indicando um deslocamento de 61 toneladas, figura em AGN, Sala X, Marina. Registro de Matrículas, 36-8-6, fs. 74-75.

²⁰⁹ *LGM*, a. XVIII, n. 5329, 21-V-1841, p. 1; *LGM*, a. XVIII, n. 5338, 3-VI-1841, p. 3. Em 1841, o proprietário desta *balandra* de 35 toneladas era Prudencio Dolss ou Dolz (AGN, Sala X, Marina. Matrículas del Cabotaje Nacional. Libro 1° (marzo 6 de 1841-julio 3 de 1845), 36-8-2, f. 280, matrícula núm. 258 (1841); AGN, Sala X, Marina. Registro de Matrículas, 36-8-6, fs. 198-199).

²¹⁰ *LGM*, a. XXII, n. 6463, 9-V-1845, p. 3. Este *queche* tinha sido antes chamado *Nueva Esperanza*, e seu proprietário era Gabriel J. Tuduri (AGN, Sala X, Marina. Matrículas de Zumacas, Buques menores y balleneras 1840-1841, 38-8-1, [f. 51], matrícula núm. 58 (17-XII-1841); AGN, Sala X, Marina. Matrículas del Cabotaje Nacional. Libro 1° (marzo 6 de 1841-julio 3 de 1845), 36-8-2, f. 214, matrícula núm. 58 (3-V-1841)). Mudado seu nome pelo de *Angelita*, permaneceu em mãos de Tuduri e, no 21 de novembro de 1843, passou a pertencer a Juan Bautista Acosta ou Costa e José ou Domingo Squilache (AGN, Sala X, Marina. Registro de Matrículas, 36-8-6, fs. 170-171).

²¹¹ *LGM*, a. XVIII, n. 5302, 17-IV-1841, p. 3. Em 1841, o *Libro de matrículas de cabotaje* registrava o *queche Esperanza*, de 11 toneladas, e a Juan Lebas ou Sebas como seu proprietário (AGN, Sala X, Marina. Matrículas del Cabotaje Nacional. Libro 1° (marzo 6 de 1841-julio 3 de 1845), 36-8-2, f. 284, asiento núm. 268 (1841)). Também em AGN, Sala X, Marina. Registro de Matrículas, 36-8-6, f. 200).

²¹² *LGM*, a. XXII, n. 6463, 9-V-1845, p. 3.

<i>Ballenera</i> ²¹³	<i>Eleonora</i>	“recién carenad[a]”	6 tn	
---------------------------------	-----------------	---------------------	------	--

Fonte: Elaborado pelo autor, a partir da informação contida nos avisos citados.

Com exceção da *zumaca*, o porte reduzido das demais naves coincide com o das construídas em Buenos Aires e mencionadas no ponto anterior. Por outra parte, a única menção a respeito da capacidade de ônus das embarcações citadas corresponde à da *balandra Cipriana* e, mais uma vez, foi medida em quantidade de couros.

III. 3. b. O concerto de naves de guerra.

A convenção Arana-Mackau significou pára Fructuoso Rivera e os exilados *unitarios* a perda do apoio da esquadra francesa e do domínio que exercia nas águas do Prata e do Paraná inferior²¹⁴. Em 27 de dezembro de 1840 Rosas declarou na Legislatura de Buenos Aires que “una escuadrilla se prepara con actividad. Pronto dominarán nuestros buques de guerra las aguas del Paraná y Uruguay”²¹⁵.

No rubro dos reparos, os *carpinteros de ribera* brindaram um serviço vital à esquadra da *Confederación* durante o período de nosso interesse. Nos últimos meses de 1840, os *carpinteros de ribera* foram contratados pelo Estado para diversas atividades. Juan Trello compôs a *falúa* do Riachuelo²¹⁶; por sua parte, Jorge Brown realizou “composturas en el bergantín de guerra *Eloísa*”²¹⁷ e “obra de carpintería en el bergantín de guerra *San Martín*”²¹⁸.

²¹³ LGM, a. XXII, n. 6463, 9-V-1845, p. 3.

²¹⁴ CAILLET-BOIS, Teodoro. *Los marinos durante la dictadura, 1841-1852*. Buenos Aires: [s. n.], 1935, pp. 13-14; PICCIRILLI, Ricardo. *Lecciones de Historia Naval Argentina*. Buenos Aires: Secretaría de Estado de Marina-Departamento de Estudios Históricos Navales, 1967, pp. 247-248.

²¹⁵ *Diario de Sesiones...* cit., t. XXVII, n. 683, 1841, p. 14.

²¹⁶ *Cuenta de la Tesorería General* (em adiante, CTG) de 17-XI-1840 (LGM, a. XVIII, n. 5189, 18-XI-1840, p. 1).

²¹⁷ CTG de 1-XII-1840 (LGM, a. XVIII, n. 5199, 2-XII-1840, p. 2). O *Eloísa* era um barco já velho, confiscado poucos anos antes quando zarpaba clandestinamente para traficar escravos e incorporado à esquadra. Durante o recente bloqueio, tinha permanecido fundeado em balizas interiores. Conquanto foi rebatizado *Echagüe*, a marinharia continuou chamando-o pelo seu anterior nome (CAILLET-BOIS, *op. cit.*, pp. 16-17).

²¹⁸ CTG de 23-XII-1840 (LGM, a. XVIII, n. 52016 [sic], 26-XII-1840, p. 2). O *San Martín* era um *bergantín-goleta* de 5 canhões, tinha sido afundado pela sua própria tripulação no *Arroyo de la China* mas os franceses puseram-lo a flutuar. Os termos da convenção Arana-Mackau dispuseram sua restituição à *Confederación*, bem como a da *cañonera Porteña*. No entanto, as forças riveristas negaram-se a entregar aos franceses para sua devolução a Buenos Aires e estes entregaram em substituição o *bergantín-goleta Vigilante* (CAILLET-BOIS, *op. cit.*, pp. 17-18). V. a resenha dos dados desta nave em ARGUINDEGUY, PABLO E. *Apuntes sobre los buques*

Por então, a *Confederación* dispunha do *bergantín Echagüe*, os *bergantines-goleta San Martín y Vigilante*, e as *goletas y lanchones Nieves, Salvaje, Entrerriana, Restaurador, Nacional y Manuelita*. Desde 8 de fevereiro, a esquadra desfrutaria de duas inesperadas contribuições a sua dotação: um cidadão doou a *goleta Federación* e a *goleta* montevideana *Aguiar* passou a Buenos Aires, recebendo o nome de *Libertad*²¹⁹. A partir desta base, a *Confederación* teve que organizar uma esquadra capaz de se opor à oriental²²⁰. No 3 de fevereiro o general Lucio Mansilla, chefe do exército unido da *Confederación*, comunicou ao brigadier geral Guillermo Brown, sua nomeação como comandante geral em chefe da esquadra argentina²²¹.

Enquanto isso, os barcos de Rivera estiveram prontos antes que os de Buenos Aires e, em fevereiro de 1841, o governo montevideano autorizou com um decreto o corso e declarou boa presa todo barco argentino²²².

Para fortalecer a esquadra, em meados de fevereiro de 1841 adquiriu-se em Buenos Aires o *bergantín* austríaco *Zar Lazzar*, sobre o que se montaram 24 canhões e que, com o nome de *General Belgrano*, arvoraria a insígnia de Brown²²³.

Em geral, os navios disponíveis não estavam nas melhores condições. Com exceção do recentemente incorporado *General Belgrano*, o *Echagüe* fazia água, o *San Martín* estava danificado e carecia de artilharia suficiente, e tanto a *goleta Libertad* quanto a *zumaca Entrerriana* tinham um andar defeituoso²²⁴. Brown propôs que estas duas unidades fossem substituídas por uma só, que fosse comparável em prestações ao *General Belgrano*. Da ampla oferta de navios mercantes surtos no porto, elegeu-se a *fragata Kremlin*, construída com madeira de carvalho e botada em Boston fazia um ano. Entre barco e parque, quarenta carpinteiros trabalharam simultaneamente sobre a *Kremlin*, agora denominada *25 de Mayo*²²⁵.

de la Armada Argentina (1810-1970). Buenos Aires: Comando en Jefe de la Armada-Secretaría General Naval-Departamento de Estudios Históricos Navales, t. II, 1972, pp. 766-767.

²¹⁹ CAILLET-BOIS, *op. cit.*, pp. 16-18.

²²⁰ Rivera contava com duas vantagens. A inicial de que o bloqueio lhe tinha sido favorável, e a posse de uma esquadra, integrada pelo *bergantín Pereyra*, o *paquete Luisa*, os *pailebotes Lavalle, Loba, Aguiar*, a *cañonera Porteña*, sete *lanchones* de um canhão quase todos, mais cinco mercantes que se armaram para a ocasião: a *corbeta Sarandí*, o *lugre Constitución*, os *bergantines-goleta Montevideo e Yucutuyá*, e a *goleta Palmar* (CAILLET-BOIS, *op. cit.*, pp. 36-37).

²²¹ *Ídem*, p. 38.

²²² *Ídem*, p. 38.

²²³ *Ídem*, p. 39. V. a resenha dos dados desta nave em ARGUINDEGUY, *op. cit.*, pp. 761-765.

²²⁴ CAILLET-BOIS, *op. cit.*, pp. 46-47.

²²⁵ *Ídem*, pp. 47-48. V. a resenha dos dados desta nave em ARGUINDEGUY, *op. cit.*, pp. 756-760. A anterior *25 de Mayo* passou a chamar-se *Republicano*. V. a resenha dos dados desta nave em *Ídem*, pp. 773-774.

A fins de março Brown apresentou-se em frente a Montevideo. O comandante da esquadra oriental John Coe permaneceu ao amparo das baterias do porto, até que o 24 de maio saiu e enfrentou o *General Belgrano*, o *Echagüe* e o *Vigilante*²²⁶. Aquela noite, a tripulação da *Palmar* insurgiu-se e entregou o navio às autoridades portenhas. A nave incorporou-se à esquadra da *Confederación* como a *9 de Julio*²²⁷.

Após o combate do 24 de maio, a esquadra regressou ao porto bonaerense para reabastecimento e realização de reparos. Na segunda metade de junho os trabalhos de apresto acercavam-se a sua finalização. Felipe Plácido Vidal “y nueve carpinteros más” realizaram trabalhos na *25 de Mayo*²²⁸, a bordo da qual Juan Wilson realizou também “trabajo de carpintero”²²⁹. Juan Trillia²³⁰, Pedro Lomardo e outros sete indivíduos também trabalharam na esquadra²³¹. Enquanto, em maio de 1841, Jorge Robinson recebeu um pagamento de 280 pesos por “composturas de las balleneras de la Capitanía del Puerto”²³².

No 3 de agosto a frota da *Confederación* voltou a enfrentar-se com a oriental, afundando a *goleta Rivera*²³³. Dois dias depois, os oito navios da esquadra fundearam em Los Pozos, onde se realizaram diversos reparos. O *General Belgrano* tinha recebido 25 impactos e foi preciso subsistir sua verga do traquete²³⁴.

Juan Bautista Baturico consertou diversas “averías en la ballenera de guerra *Bernardina*”²³⁵. Esta embarcação e a *ballenera Místico* integraram depois um comboio de 17

²²⁶ CAILLET-BOIS, Teodoro. *Historia Naval Argentina*. Buenos Aires: Emecé, 1944, pp. 397-398.

²²⁷ CAILLET-BOIS. *Historia Naval...* cit., p. 399.

²²⁸ CAILLET-BOIS. *Los marinos...* cit., p. 59; CTG de 19-VI-1841 (*LGM*, a. XVIII, n. 5352, 21-VI-1841, p. 2).

²²⁹ CTG de 5-VII-1841 (*LGM*, a. XVIII, n. 5405, 26-VIII-1841, p. 2). Mais tarde, Juan Wilson forneceu à Marinha “un palo de algarrobo” (CTG de 24-VII-1841, em *LGM*, a. XVIII, n. 5414, 7-IX-1841, p. 2).

²³⁰ CTG de 24-VII-1841 (*LGM*, a. XVIII, n. 5414, 7-IX-1841, p. 2).

²³¹ CTG de 29-VII-1841 (*LGM*, a. XVIII, n. 5416, 10-IX-1841, p. 2).

²³² CTG de 18-V-1841 (*LGM*, a. XVIII, n. 5330, 22-V-1841, p. 2).

²³³ CAILLET-BOIS. *Historia Naval...* cit., p. 400.

²³⁴ CAILLET-BOIS. *Los marinos...* cit., p. 65. No 20 de agosto, a *Tesorería General* registrou um pagamento de 5.625 pesos ao comerciante Juan Langdon “por una verga [de] trinquete para el bergantín de guerra *General Belgrano*” (CTG de 20-VIII-1841, em *LGM*, a. XVIII, n. 5425, 22-IX-1841, p. 2).

²³⁵ CTG de 20-VIII-1841 (*LGM*, a. XVIII, n. 5425, 22-IX-1841, p. 2). Entre 1841 e 1845 empregaram-se oito *balleneras* armadas no patrullaje do Rio da Prata e bocas dos rios Paraná e Uruguai. Tratava-se de embarcações pequenas, muito manobráveis, mastreadas “a balandra o queche” e aptos para carga. Também foram utilizadas para o serviço de carga entre a Ensenada, o porto de Buenos Aires, os portos de San Fernando e Tigre, e outros portos interiores. Caracterizavam-se por seu casco “en tingladillo”, isto é pelo modo em que se encontravam juntas as tabelas de forro, sobrepostas umas sobre outras, à moda do telhado de um edifício (PICCIRILLI, Ricardo; ROMAY, Francisco L.; GIANELLO, Leoncio. *Diccionario Histórico Argentino*. Buenos Aires: Ediciones Históricas Argentinas, t. I, 1953, p. 421). Em 1845, o Estado comprou a Julián Truco “una ballenera [de] construcción de guerra” (CTG de 19-II-1845, em *LGM*, a. XX, n. 6400, 20-II-1845, p. 3).

navios nacionais que saiu de Arroyo de la China para Martín García, e cuja chegada foi comunicada a Buenos Aires pelo coronel Francisco Crespo no mês de setembro²³⁶.

Durante o mês de agosto, registraram-se pagamentos aos *carpinteros de ribera* Juan Vidal, Juan Bautista Baturico, Jacinto Castelar, Gregorio Martínez, Pascual Oderigo u Odorico, Pancho Lama, Francisco Betijara o Botifora, José Goeta, Benito, Bartolo e Lorenzo Balarin, Joaquín Bustos e Juan Bautista Vermes²³⁷. Assim mesmo, os “maestros carpinteros” Juan Bautista Baturne e Juan Smith receberam 480 pesos “por hechura de un mastelero”²³⁸.

No mês de outubro, os *carpinteros de ribera* Juan Bautista Baturne e Vicente Ibarzabal foram remunerados “por trabajos y artículos de carpintería”²³⁹ e “por jornales de carpintería en la marina”²⁴⁰, respectivamente. Por sua parte, Jacinto Castelar, Roberto Gellenz y Gregorio Martínez receberam um pagamento “por recomposición de la ballenera de guerra *Chacabuco*”²⁴¹.

A esquadra riverista dispunha de quatro navios maiores de aparelho cruzado e achava-se que cedo se lhes somaria um *bergantín* de 18 canhões. Por enquanto, a *Confederación* só dispunha do *General Belgrano* e a *25 de Mayo*, portanto no final do mês de setembro Brown considerou indispensável a incorporação de uma nova unidade, pelo menos da força do *bergantín* esperado em Montevideo. Para isso, propôs adquirir o *Oscar*, *bergantín* sueco de madeira de pinho que portava, montados, seis canhões fulminantes de a 12. Pagaram-se 50 mil *patacones* pelo *Oscar*, que foi enviado a Los Pozos, para que os carpinteiros trabalhassem nele, passando a se chamar *San Martín*²⁴². Em novembro, a *Cuenta de la Tesorería General* registrou pagamentos ao “maestro carpintero Juan Ducar, por su trabajo y el de 6 oficiales a sus órdenes”²⁴³ e a Juan Bautista Berse “y tres oficiales carpinteros” por trabalhos neste *bergantín*²⁴⁴. O alistamento do navio tomou em um mês, apesar das urgências do almirante, e

²³⁶ CAILLET-BOIS. *Los marinos...* cit., p. 72.

²³⁷ CTG de 21-VIII-1841, CTG de 23-VIII-1841 e CTG de 24-VIII-1841 (*LGM*, a. XVIII, n. 5426, 23-IX-1841, p. 1); CTG de 25-VIII-1841 (*LGM*, a. XVIII, n. 5427, 24-IX-1841, p. 1).

²³⁸ CTG de 1-IX-1841 (*LGM*, a. XVIII, n. 5430, 28-IX-1841, p. 1).

²³⁹ CTG de 8-X-1841 (*LGM*, a. XVIII, n. 5444, 15-X-1841, p. 2).

²⁴⁰ CTG de 18-X-1841 (*LGM*, a. XIX, n. 5447, 20-X-1841, p. 2).

²⁴¹ CTG de 9-X-1841 (*LGM*, a. XVIII, n. 5445, 16-X-1841, p. 2). V. a resenha dos dados deste navio em ARGUINDEGUY, *op. cit.*, pp. 755-756.

²⁴² CAILLET-BOIS. *Los marinos...* cit., pp. 72-73. V. a resenha dos dados desta nave em ARGUINDEGUY, *op. cit.*, pp. 769-771.

²⁴³ CTG de 6-XI-1841 (*LGM*, a. XIX, n. 5461, 9-XI-1841, p. 1).

²⁴⁴ CTG de 18-XI-1841 (*LGM*, a. XIX, n. 5470, 20-XI-1841, p. 2).

para fim de outubro estava quase pronto a receber a artilharia²⁴⁵. Os trabalhos terminaram a princípios de novembro, e Brown trasladou-se ao *San Martín* no dia 10 desse mesmo mês²⁴⁶.

Por outra parte, Agustín Pavía trabalhou na “compostura de la balandra *Carmen*”²⁴⁷, Juan Bautista Baturie no “apresto de la falúa del puerto”²⁴⁸, e Juan Whitaker realizou obras “para la escuadra”²⁴⁹.

Para o dia 24 de novembro a frota estava novamente em frente a Montevideo. No dia 9 de dezembro capturou a *barca Cagancha*, de 14 canhões, que consertada, passou a se chamar *Restaurador*²⁵⁰. No 21 de dezembro Brown e Coe voltaram a enfrentar-se, com escassas conseqüências²⁵¹. Os dois combates de dezembro de 1841 fecharam a campanha no estuário. A seguir, a esquadra da *Confederación* permaneceria mais de dois meses no porto de Buenos Aires, consertando avarias.

Em janeiro de 1842, o “maestro carpintero” Leonardo Pavía e “varios carpinteros a sus órdenes” foram remunerados por seus jornais na marinha, bem como o carpinteiro Juan Baturiet, “por su trabajo en la compostura de la falúa del puerto y otras embarcaciones”²⁵². Sabemos que se repôs à *9 de Julio* uma âncora perdida em frente à costa oriental, e se realizaram mudanças de peças de artilharia no *San Martín* e outros navios; ademais se fez um importante conserto no *Echagüe*²⁵³. Por sua parte, Juan Whitaker realizou “obras en el apresto de la goleta *Paula* y bergantín *San Martín*”²⁵⁴, Juan Bautista Berze o Berse por “artículos y trabajos de carpintería en los buques de guerra” e “por su trabajo y el de siete oficiales bajo su dirección en el apresto de la escuadra”²⁵⁵; o “maestro carpintero de ribera” Leonardo Pavía recebeu um pagamento “por jornales de 8 de su clase”²⁵⁶. Entre os dias 17 e 19 de janeiro um tormenta abateu-se sobre a costa: a *zumaca Entrerriana* foi destruída, pelo que se aprontou o *Vigilante* para sua substituição, enquanto se adquiria um novo barco²⁵⁷.

²⁴⁵ CAILLET-BOIS. *Los marinos...* cit., p. 75.

²⁴⁶ CAILLET-BOIS. *Los marinos...* cit., p. 79.

²⁴⁷ CTG de 10-XI-1841 (*LGM*, a. XIX, n. 5464, 13-XI-1841, p. 1).

²⁴⁸ CTG de 23-XI-1841 (*LGM*, a. XIX, n. 5475, 26-XI-1841, p. 2).

²⁴⁹ CTG de 20-XII-1841 (*LGM*, a. XIX, n. 5494, 21-XII-1841, p. 3).

²⁵⁰ CAILLET-BOIS. *Historia Naval...* cit., pp. 401-402.

²⁵¹ CAILLET-BOIS. *Los marinos...* cit., pp. 86-87.

²⁵² CTG de 3-I-1842 (*LGM*, a. XIX, n. 5505, 5-I-1842, p. 2).

²⁵³ CAILLET-BOIS. *Los marinos...* cit., p. 90.

²⁵⁴ CTG de 13-I-1842 (*LGM*, a. XIX, n. 5513, 15-I-1842, p. 2).

²⁵⁵ CTG de 14-I-1842 (*LGM*, a. XIX, n. 5514, 17-I-1842, p. 2); CTG de 24-I-1842 (*LGM*, a. XIX, n. 5522, 26-I-1842, p. 2).

²⁵⁶ CTG de 31-I-1842 (*LGM*, a. XIX, n. 5529, 4-II-1842, p. 2).

²⁵⁷ CAILLET-BOIS. *Los marinos...* cit., p. 93.

No 12 de fevereiro comprou-se a *goleta* estadunidense *Molaeska*, para substituir à *Entrerriana*. A *Molaeska* devia receber o armamento desta última, mas este equipamento daria muito que fazer. Brown escreveu a Álvaro Alzogaray que, de acordo com “el maestro Carreras”²⁵⁸, dois canhões giratórios de a 16 iriam melhor em colisa e não sobre um círculo, ainda que o almirante considerava que esta última opção era mais segura.²⁵⁹ Por então, Carreras montou um novo canhão de bronze no *San Martín*²⁶⁰.

Em fevereiro, o “maestro carpintero” Leonardo Pavía recebeu a remuneração por seus jornais, “los de otros oficiales que han trabajado en el bergantín de guerra *Vigilante*”²⁶¹ e “los de varios maestros subalternos, en buques de guerra”²⁶².

As *Cuentas de la Tesorería General* correspondentes aos meses de março e abril registram a demanda que o Estado fez dos serviços do “maestro mayor de carpinteros de ribera” Leonardo Pavía e de outros oficiais sob sua direção em navios da esquadra²⁶³. Nesses meses, também se registraram pagamentos a Juan Whitaker “por obras en la Capitanía del Puerto”²⁶⁴ e ao “maestro mayor de carpintería” Pedro Carreras e seu filho Pedro José “por trabajo en buques de guerra”²⁶⁵. Deve se destacar que nesses meses, Pavía e seus funcionários perceberam a soma total de 21.988 *pesos 6 reales*, equivalentes a quase 40 salários mensais do almirante Brown²⁶⁶. Juan Bautista Berse recebeu 24.760 pesos “por sus jornales y los de otros de su oficio en la goleta de guerra *Molaeska*”, por sua vez, equivalentes a uns 44 salários mensais do almirante²⁶⁷.

²⁵⁸ Não tem sido possível determinar a qual dos *carpinteros de ribera* com sobrenome Carreras que se incluem na lista do Apêndice se refere a missiva.

²⁵⁹ CAILLET-BOIS. *Los marinos...* cit., p. 91.

²⁶⁰ *Ídem*, p. 95.

²⁶¹ Pavía também recebeu 2,592 pesos 4 reales “por maderas y otros artículos para dicho buque” (CTG de 5-II-1842, em *LGM*, a. XIX, n. 5532, 10-II-1842, p. 2).

²⁶² CTG de 25-II-1842 (*LGM*, a. XIX, n. 5549, 29-II-1842, p. 2).

²⁶³ CTG de 19-III-1842 (*LGM*, a. XIX, n. 5567, 22-III-1842, p. 3); CTG de 16-IV-1842 (*LGM*, a. XIX, n. 5585, 21-IV-1842, p. 2); CTG de 23-IV-1842 (*LGM*, a. XIX, n. 5591, 29-IV-1842, p. 2); CTG de 26-IV-1842 (*LGM*, a. XIX, n. 5592, 30-IV-1842, p. 2).

²⁶⁴ CTG de 6-IV-1842 (*LGM*, a. XIX, n. 5577, 9-IV-1842, p. 2).

²⁶⁵ CTG de 23-IV-1842 (*LGM*, a. XIX, n. 5591, 29-IV-1842, p. 2).

²⁶⁶ A cifra recebida por Pavía surge de somar os montos detalhados em CTG de 16-IV-1842 (*LGM*, a. XIX, n. 5585, 21-IV-1842, p. 2); CTG de 23-IV-1842 (*LGM*, a. XIX, n. 5591, 29-IV-1842, p. 2); CTG de 26-IV-1842 (*LGM*, a. XIX, n. 5592, 30-IV-1842, p. 2); excetuou-se do cálculo a soma de 20.247 pesos que incluíam além do pagamento “por sus jornales, [y] los de varios oficiales bajo su dirección”, montos pela venda de madeiras e produtos navais (CTG de 19-III-1842, em *LGM*, a. XIX, n. 5567, 22-III-1842, p. 3). O salário de Brown, que ascendia a 560 pesos, aparece consignado à cabeça dos oficiais na lista de revista de novembro e dezembro de 1841 (CAILLET-BOIS. *Los marinos...* cit., p. 79).

²⁶⁷ CTG de 18-IV-1842 (*LGM*, a. XIX, n. 5587, 25-IV-1842, p. 2).

Durante o mês de maio se realizou a troca de dos canhões no *San Martín*²⁶⁸. Berse trabalhou em buques do Estado²⁶⁹, e Pavía e outros carpinteiros no *lanchón* de guerra *Audaz*²⁷⁰.

A fins de junho, a frota oriental, reduzida à *barca Constitución*, o *bergantín Pereira* e uma *goleta*, fez-se à vela sob o comando de Giuseppe Garibaldi. Sua missão consistia em remontar o Paraná e levar armamento à província de Corrientes, alçada contra o Governo de Buenos Aires, e evitar o passo de tropas e apetrechos de Oribe entre Santa Fe e Entre Ríos²⁷¹. O governo de Buenos Aires enviou à esquadra em busca da oriental e no 15 de agosto de 1842 a frota riverista foi destruída na batalha de Costa Brava²⁷².

Em 1843, Juan Wilson e Agustín Pavía efetuaram trabalhos na esquadra²⁷³, o primeiro particularmente na “compostura de una ballenera”²⁷⁴. Durante a primeira metade do ano, Mariano Carreras efetuou a “recomposición de 5 lanchas de guerra”²⁷⁵ e construiu uma *falúa* para o *Resguardo*²⁷⁶.

Em meados de agosto de 1843 o Estado adquiriu o *pailebot Carmelita*, que foi armado e rebatizado *Arroyo Grande*²⁷⁷. Nos meses seguintes, Agustín Pavía efetuou reparos em dito navio²⁷⁸ e Juan Wilson fez trabalhos de “carpintería de ribera y obra blanca” a bordo do *bergantín General Echagüe*²⁷⁹. O *Vigilante* e o *Arroyo Grande* foram despachados para Colonia, com a missão de percorrer a costa até o Santa Lucía, impedir o embarque de gado e perseguir duas *balleneras* que tinham saído de Montevideo para o norte²⁸⁰. Por então, Jaime Moore ocupou-se da compostura do *bergantín Republicano*²⁸¹.

Durante 1845, Agustín Pavía realizou “obra de carpintería” no *bergantín Vigilante* e nos *lanchones Buscavida, Espinillo e Belgrano*²⁸². Assim mesmo, consertou o “lanchón de guerra *Manuelita*”²⁸³. Juan Atkinson e David Arger receberam pagamentos por trabalhos de

²⁶⁸ CAILLET-BOIS. *Los marinos...* cit., p. 100.

²⁶⁹ CTG de 4-V-1842 (*LGM*, a. XIX, n. 5598, 9-V-1842, p. 3).

²⁷⁰ CTG de 7-V-1842 (*LGM*, a. XIX, n. 5605, 17-V-1842, p. 2).

²⁷¹ CAILLET-BOIS. *Historia Naval...* cit., p. 403.

²⁷² *Ídem*, p. 404.

²⁷³ CTG de 19-IX-1843 (*LGM*, a. XX, n. 6993, 20-IX-1843, p. 3).

²⁷⁴ CTG de 22-IX-1843 (*LGM*, a. XX, n. 6996, 23-IX-1843, p. 4).

²⁷⁵ CTG de 1-II-1844 (*LGM*, a. XXI, n. 6091, 3-II-1844, p. 1).

²⁷⁶ CTG de 13-IV-1844 (*LGM*, a. XXI, n. 6148, 15-IV-1844, p. 2).

²⁷⁷ CAILLET-BOIS. *Los marinos...* cit., p. 167.

²⁷⁸ CTG de 16-X-1844 (*LGM*, a. XXII, n. 6297, 17-X-1844, p. 1).

²⁷⁹ CTG de 6-XII-1844 (*LGM*, a. XXII, n. 6339, 7-XII-1844, p. 1).

²⁸⁰ CAILLET-BOIS. *Los marinos...* cit., p. 226.

²⁸¹ CTG de 10-XII-1844 (*LGM*, a. XXII, n. 6342, 11-XII-1844, p. 2).

²⁸² CTG de 5-II-1845 (*LGM*, a. XXII, n. 6388, 6-II-1845, p. 2).

²⁸³ CTG de 12-II-1845 (*LGM*, a. XXII, n. 6394, 13-II-1845, p. 2).

carpintaria na *goleta 9 de Julio*²⁸⁴. Mais tarde, Pedro Carreras realizou obras em “diferentes buques de la escuadra” e reparou “la Casilla del camino del Riachuelo”²⁸⁵. Por último, Ángel Parodi efetuou obras na *goleta 9 de julio*²⁸⁶.

III. 4. Os materiais.

Apesar de uma exagerada afirmação feita sua por *La Gaceta Mercantil*, ao publicar uma matéria que detalhava a construção de um bote de borracha, no sentido de que “parece cosa decidida que la madera se va a suprimir”²⁸⁷, este material continuou sendo por muito tempo insubstituível na construção naval. De fato, na década de 1840, 90% dos barcos mercantes do mundo construíam-se com madeira²⁸⁸. O livro primeiro de *matrículas do cabotaje nacional*, que compreende os registros efetuados desde março de 1841 até julho de 1845, contém só dois assentos correspondentes a sendas *goletas* de ferro, cuja singularidade demonstra seu caráter excepcional²⁸⁹.

A reduzida tarifa estabelecida para a importação de madeiras estimulava o regular arribo a Buenos Aires de cargas de madeira desde as províncias do Litoral e de ultramar, o que possibilitava o acesso dos *carpinteros de ribera* à matéria prima fundamental para a construção de embarcações.

As fontes relativas ao labor dos *carpinteros de ribera* portenhos mostram o extenso uso que fizeram de madeiras tanto autóctones como importadas. As madeiras vernáculas aproveitadas foram *algarrobo*²⁹⁰, *lapacho*²⁹¹, *urunday*²⁹² e *viraró*²⁹³. Dentre as importadas, registra-se o emprego de carvalho de Danzig²⁹⁴ e de diversas coníferas, coloquialmente apresentados na época como *pino del Báltico*²⁹⁵, *pino de Rusia*²⁹⁶ e *pino norte-americano*²⁹⁷.

²⁸⁴ CTG de 14-III-1845 (*LGM*, a. XXII, n. 6420, 15-III-1845, p. 2).

²⁸⁵ CTG de 26-V-1845 (*LGM*, a. XXII, n. 6483, 27-V-1845, p. 3).

²⁸⁶ CTG de 9-VI-1845 (*LGM*, a. XXII, n. 6495, 10-VI-1845, p. 2).

²⁸⁷ “Bote nuevo”, em *LGM*, a. XXI, n. 6077, 5-I-1844, p. 2.

²⁸⁸ DERRY, T. K.; WILLIAMS, T. *Historia de la Tecnología*. 17ª ed., México: F. C. E., 1998, p. 538.

²⁸⁹ Os registros correspondem à *goleta Changadora*, de 62 toneladas e pertencente a Eduardo Lumb (1844) e à *goleta Ignacita*, de 55 toneladas e pertencente a Carlos Taileor (1845) (AGN, Sala X, Marina. Matrículas del Cabotaje Nacional 1841-1845, 36-8-2, fs. 156 e 157).

²⁹⁰ A *Cuenta de la Tesorería General* de 24 de julho de 1841 registra um pagamento a Juan Wilson “por un palo de algarrobo” para a Marinha (*LGM*, a. XVIII, n. 5414, 7-IX-1841, p. 2).

²⁹¹ *LGM*, a. XVIII, n. 5335, 31-V-1841, p. 3; *LGM*, a. XVIII, n. 5319, 7-V-1841, p. 3.

²⁹² *LGM*, a. XVIII, n. 5335, 31-V-1841, p. 3.

²⁹³ A *Cuenta de la Tesorería General* de 6 de outubro de 1841 registra um pagamento ao *Oficial Cajero del Parque* “por madera viraró para la Escuadra” (*LGM*, a. XVIII, n. 5444, 15-X-1841, p. 1).

²⁹⁴ *LGM*, a. XX, n. 5856, 1-IV-1843, p. 3.

²⁹⁵ *LGM*, a. XX, n. 5856, 1-IV-1843, p. 3.

Através da imprensa também se oferecia, em março de 1841, aos “carpinteros de obra blanca y a los constructores de buques”, pinho “de superior calidad”²⁹⁸, e se anunciava aos “carpinteros y barqueros” que se encontrava à venda “una partida de cedro garantido de la mejor calidad que haya venido al país”²⁹⁹. A madeira de coníferas, procedente de áreas que dispunham de um excedente de produção como os países do Báltico e os Estados Unidos, ainda que menos duradoura que as madeiras duras empregadas nos estaleiros britânicos, resultava mais barata³⁰⁰.

Algumas madeiras preferiam-se para a fabricação de determinadas peças das naves a construir, por suas qualidades particulares. Tomás Bruce explicava em seu aviso de venda de *o queche Desierto* que dita nave

es de la construcción de ballenera, construido de pino del Báltico de una pulgada de grueso, 8 vigas gruesas de roble de Dantzick [*sic*] de tres pulgadas de ancho por un cuarto de grueso[,] la encorvadura por vapor y clavado con clavos de Suecia: con cubierta fuerte y la escotilla cómoda³⁰¹.

O inventario formado a raiz da morte ocorrida em 1843 de um dos *carpinteros de ribera* citados no Apêndice, o siciliano Leonardo Pavía, nos brinda a oportunidade de assomar à oficina de um destes industriais. Entre suas existências encontraram-se 167 e meia peças “de vuelta” e “17 camas de algarrobo, 738 varas de tablas de laurel, una quilla de petiribí, una tabla de lapacho, perchas de pino y doscientas varas de tablas de sauce”³⁰².

²⁹⁶ LGM, a. XX, n. 5976, 29-VIII-1843, p. 3. Outro aviso dizia “Se vende. Maderas y toda clase de efectos navales, a los precios mas bajos posible. Los que deseen comprar pino de Rusia de la mejor calidad bien sea en la Boca del Riachuelo, o en el pueblo, ocurran a la casa núm. 110 calle de Balcarce casa de Vicente Casares e hijos” (LGM, a. XX, n. 5931, 6-VII-1843, p. 4).

²⁹⁷ LGM, a. XXI, n. 6077, 8-I-1844, p. 1; LGM, a. XXI, n. 6200, 18-VI-1844, p. 2.

²⁹⁸ LGM, a. XVIII, n. 5285, 27-III-1841, p. 3.

²⁹⁹ LGM, a. XX, n. 5865, 12-IV-1843, p. 3.

³⁰⁰ Após 1849, a marinha mercante estadunidense experimentaria um repentino auge e ameaçaria arrebatar o negócio do transporte aos navios britânicos graças a seus barcos de madeira de coníferas, mais baratos ainda que menos duradouros que os navios de madeiras duras procedentes de estaleiros britânicos (DERRY; WILLIAMS, *op. cit.*, p. 534).

³⁰¹ LGM, a. XX, n. 5856, 1-IV-1843, p. 3.

³⁰² “Tasación de los bienes del finado Don Leonardo Pavía y hermano que se hallan en la barraca de la boca del Riachuelo, efectuada por el carpintero de ribera Mariano Carreras”, Buenos Aires, 31-VIII-1843, em AGN, Sucesiones, Testamentaria de Leonardo Pavía (1843), n. 7404, f. 22.

O desmantelamento de navios proporcionava peças para ser depois recicladas pelos *carpinteros de ribera*³⁰³. Outras ferramentas circulavam no mercado local de produtos navais, como oito curtas “de fierro de 26 pies de largo, 5 de alto y 7 de ancho que sirvieron para levantar y poner a flor la Barca española *Joven Mariana*”³⁰⁴.

³⁰³ Por exemplo, anunciavam-se vendas ou leilões como os que seguem: “Por R. G. Arriola. En la Alameda. El martes 11 del corriente a las 12 en punto de la mañana se rematarán indispensablemente a la mejor postura, por disposición del Tribunal de Comercio, todos los artículos siguientes, salvados de la Barca Española *Gran Canaria* naufragada en este Puerto; a saber—Varias anclas y anclotes de diferentes tamaños, 3 cadenas de 90, 80 y 45 brazas por 14 y 12 líneas de diámetro, vergas, masteleros, mitad del palo mesana y varias tablas, botalones, cangrejos, botavara, y bar[r]aganetes: porción de piezas correspondientes al velamen, jarcias, fusiles, y 32 planchas de cobre; alguna motonería y algunas cadenas de jarcia, 1 lancha, 2 botes, y porción de otros útiles que estarán a la vista y sería largo detallar. En seguida se rematarán también a la más alta postura de otra pertenencia [...] 4 cubos de madera y 1 cruceta de cofa, 2 cadenas nuevas para buques de cabotaje, 2 vergas de gavia y un pedazo de mastelero de id., [...] muchas curtas [...] También se rematarán—2 palos mayores correspondientes a un bergantín como de 280 toneladas” (*LGM*, a. XXI, n. 6192, 8-VI-1844, p. 3); “Tomás Gowland y Ca. at the Alameda, on Friday 14th inst., at 10 o’clock, a. m., will be sold by public auction, in customary lots, all the sails, rigging, blocks, masts, spars, long boat, jolly boat, and all the other appurtenances of the said brig *Emma*. Her hull, which is coppered and copper fastened, of 130 tons, will be sold in a separate lot, as it lays in the inner roads, together with two chains and anchors, suitable for the vessel, 2 masts, bowsprit, caboose and caprose house. The hull will be sold at 12 o’clock” (*LGM*, a. XXII, n. 6391, 10-II-1845, p. 3); “Por Thomas Gowland. En la Alameda. El sábado 27 del entrante octubre a las 11, se ha de rematar por orden del Tribunal de Comercio a la mejor postura en un solo lote. El bergantín goleta dinamarqués nombrado *Alfredo*, de porte de 119 toneladas, forrado y clavado en cobre, con un inventario de todo lo necesario para navegar a cualquier destino. Al mismo tiempo. Se rematará el bergantín nacional *Tatler*, forrado y clavado en cobre de 100 toneladas, en el estado en que se halla se podrá ver el inventario en casa del rematador” (*LGM*, a. XXII, n. 6587, 20-IX-1845, p. 2).

³⁰⁴ *LGM*, a. XXI, n. 6192, 8-VI-1844, p. 3.

IV. “*A navis rimis aquam prohibens, stuppa ac vitumine insertis*”³⁰⁵: Os *calafates* entre as intervenções francesa e anglofrancesa.

A diferença dos *carpinteros de ribera*, que proviam tanto bens quanto serviços, os *calafates* só proviam um serviço especializado: o *calafetado*. Esse trabalho podia ser demandado na instância inicial do uso de uma embarcação ou durante a vida útil dela, por ocasião da sua renovação periódica ou após um reparo do casco depois de alguma ocorrência particular. O fato de não abastecer bens facilmente identificáveis como os carpinteiros navais contemporâneos, diminuiu seu nível de visibilidade. Isso se reflete na menor quantidade e qualidade das fontes disponíveis.

IV. 1. O serviço de *calafetado*.

Na época do predomínio da madeira como matéria prima para a construção dos cascos de embarcações e com estruturas mais ou menos complexas, sempre formadas a partir da montagem de partes menores, as ferramentas impunham aos carpinteiros navais um limite tecnológico para obter o isolamento total do espaço interior do casco da massa d’água que o peso da embarcação deslocava. Desde que o corte e a modelagem daquelas peças não eram feitos com precisão e sua posterior montagem deixava aberturas pelas quais a água, na hipótese do lançamento da embarcação, vazaria para o interior. No caso das embarcações já em uso, as diferentes classes de madeira disponíveis reagiam às diferentes condições às quais eram expostas durante sua vida útil e podiam modificar as superfícies de contato das diferentes peças utilizadas para montar a embarcação, abrindo ou alargando vias de ingresso para a água na qual flutuavam. Ademais, a imersão permanente provocava a caducidade das propriedades dos materiais com os quais o *calafate* fazia impermeável o casco que, após prazos variáveis de utilização, deviam ser substituídos. Portanto, este serviço vital para a navegação era claramente complementar à atividade dos *carpinteros de ribera*.

Na edição do Dicionário da *Real Academia Española* imediatamente anterior ao início do período estudado, correspondente ao ano 1837, o verbo *calafetear* foi definido como a ação de “cerrar las juntas de las tablas y maderas de las naves con estopa y brea para que no

³⁰⁵ Exposição que acompanha a definição do termo *calafate* (REAL ACADEMIA ESPAÑOLA. *Diccionario de la lengua castellana*. Octava edición. Madrid: Imprenta Nacional, 1837, p. 130). Reiterada em 1843 (REAL

entre el agua”.³⁰⁶ Essa mesma definição fez parte da seguinte edição do Dicionário da *Real Academia Española*, publicada em 1843.³⁰⁷

A *brea* era um “betún artificial, compuesto de pez, sebo, resina y otros ingredientes entre sí mezclados, con que se da un baño a los navíos y jarcias para preservarlos del sol y del agua.”³⁰⁸ A *estopa* era “la jarcia vieja deshilada y deshecha que sirve para carenar”.³⁰⁹ Por sua vez, *carenar* significava “reparar o componer el buque de la nave para que pueda volver a servir.”³¹⁰

Em cascos novos, o procedimento padrão consistia em inserir o máximo volume possível de fibras de *estopa* nas juntas e depois cobrir a superfície do casco com piche. Em cascos usados, antes de realizar esta operação era necessário retirar os materiais utilizados no carenado prévio para assim realizar a renovação da *estopa* e assegurar a melhor aderência possível da nova cobertura de *brea*. Depois de sua preparação numa panela metálica, este composto denso mantinha-se viscoso enquanto estava quente, oportunidade na qual os *calafates* aplicavam o produto sobre a superfície do casco para que também fosse absorvido, ao menos em parte, pelas fibras de *estopa* inseridas entre as peças de madeira. Ao esfriar-se, uma vez exposto à temperatura ambiente, o piche adquiria estado sólido e impermeabilizava a superfície a que ficava colado.

Da efetividade e duração do isolamento produzido pela qualidade do serviço dependia a segurança da navegação, especialmente em travessias longas, como aquelas nas que se atravessava o Oceano Atlântico e a embarcação passava várias semanas sem terra à vista. Os efeitos da salinidade da água marinha, as altas temperaturas das latitudes equatoriais e tropicais e a ação de animais marinhos como o teredo podiam danificar a cobertura de piche que garantia a impermeabilização da unidade flutuante. Além disso, acidentes leves com rochas ou bancos de areia ou a ação inimiga podiam comprometer aquela cobertura protetora.

Por isso, o sólido engajamento de qualquer porto no comércio atlântico requeria uma oferta *in situ* suficiente e com preços competitivos do serviço de *calafates*. Pode calcular-se, então, que a demanda de seus serviços crescia em relação proporcional com distância média que as navios mercantes deviam percorrer desde e até o Atlântico Norte. Nesse contexto, e

ACADEMIA ESPAÑOLA. *Diccionario de la lengua castellana*. Novena edición. Madrid: Imprenta de Don Francisco María Fernández, 1843, p. 126).

³⁰⁶ REAL ACADEMIA ESPAÑOLA, *Diccionario de la lengua castellana*. Octava edición [1837], p. 130.

³⁰⁷ REAL ACADEMIA ESPAÑOLA, *Diccionario de la lengua castellana*. Novena edición [1843], p. 126.

³⁰⁸ REAL ACADEMIA ESPAÑOLA, *Diccionario de la lengua castellana*. Octava edición [1837], p. 116.

³⁰⁹ *Ídem*, p. 332.

³¹⁰ *Ídem*, p. 147.

localizado quase na mesma latitude do que o Cabo de Boa Esperança, Buenos Aires era o porto mais meridional na beira ocidental do Oceano Atlântico e a última estação antes de empreender a perigosa rota do *Cabo de Hornos* para passar ao Oceano Pacífico.

Essa condição contribui para compreender o interesse dos editores de *La Gaceta Mercantil* ao reproduzir, no mês de março de 1843, a seguinte matéria:

Acaba de hacerse un descubrimiento por Mr. Chauffard, farmacéutico del Havre. Ha encontrado el medio de reemplazar el alquitrán de las embarcaciones, que se derrite al sol y causa a menudo fuertes averías, por una materia que sufre 200 grados de calor centígrado mientras que la pez ordinaria se funde a los 80. Además de esta incontestable ventaja, esta materia se adhiere fuertemente a la madera y es de una flexibilidad poco común. El frío no tiene tampoco imperio sobre ella, y no se pulveriza como la pez ordinaria. La Academia de Ciencias ha mandado esta composición a una comisión compuesta por los señores Almirante Roussin, Carlos Dupin y Freycinet.

Podemos añadir que la han empleado a bordo del navío “Zampa” y el buque de transporte “Santo Domingo”. Luego que la Academia de Francia dé su parecer sobre este descubrimiento, lo publicaremos nosotros, pues le creemos de suma utilidad para la conservación de los buques.³¹¹

Embora seja sem sentido que, comprovando a eficácia da nova fórmula, o Almirantado francês permitisse que fosse difundida a forma de obtenção de uma substância que lhe daria uma importante vantagem no que se refere ao poder naval, os jornalistas portenhos não duvidaram em comprometer-se à publicação de tal avanço em uma confirmação a mais de sua intenção benfeitora para o interesse local.

Por enquanto, a disponibilidade do *betún* natural para assegurar navegação ao redor do Mundo mantinha sua importância estratégica. Segundo uma matéria que foi originalmente publicada no jornal *La Colmena. A new Quarterly Periodical, in the Spanish Language, of Science, Art, History, and Literature*, em Londres, e reproduzida por *La Gaceta Mercantil*:

La sustancia llamada *bitumen* o betún, tan importante en el comercio y en las artes fabriles, y de la cual existen varias clases, siendo la brea común de Barbadas [*sic*], se halla en algunas partes del globo entre las producciones minerales de la tierra. En cualquiera forma que se encuentre, las cualidades inflamables y adhesivas del bitumen lo hacen muy útil al hombre. Descúbrese algunas veces en las entrañas de la tierra en consistencia sólida o endurecida, como sucede con el asfalto: ya se le ve fluir de las rocas; ya nada sobre la superficie de los manantiales y pantanos de agua; y ya por fin forma lagos enteros de una consistencia más o menos espesa. Por supuesto

³¹¹ “NOTICIAS VARIAS. [...] NUEVO ALQUITRÁN PARA LOS BUQUES” (*LGM*, a. 20, n. 5833, 3-III-1843, p. 2).

que estas diferentes condiciones ha recibido nombres distintos. La clase más distinguida por su pureza ha sido designada con el nombre de *naphtha*.

Hállase comúnmente el *naphtha* en la superficie de los manantiales donde su consistencia grasienta y ligera le hace sobrenadar. Es casi tan transparente como el agua y su color es un blanco algo amarilloso. Su olor es fuerte y peculiar, su consistencia al tacto, oleaginosa, y prendiéndole fuego arde con mucha violencia, no dejando apenas residuo alguno. Evapórase expuesto al aire, adquiere un aumento de consistencia, y por último se transforma en petróleo que es la especie de betún que le sigue en espesor, en su estado natural. Hállase el *naphtha* en grande abundancia en Persia y otras partes de Asia donde lo emplean los naturales como materia combustible. En algunos parajes mana puro e [*sic pro*: de?] los estratos de la tierra. Hállase también el petróleo en grandes en Persia, el imperio Birman y otras comarcas asiáticas, así como en algunos puntos de Europa. Su color es amarillo o pardo rojizo, menos fluido o transparente que el agua, y después de quemado deja un residuo espeso y holliniento. Extráese de la tierra donde algunas veces se halla a una profundidad considerable. En el imperio Birman se ha extraído esta sustancia de pozos son 400 en número, y ocupan un espacio de cuatro leguas cuadradas próximamente. Para extraer el petróleo no bajan los operarios a estos pozos: efectúan esta operación por medio de arcaduces suspendidos de una maroma, la cual pasa sobre una viga transversal, tirando de ella no a brazadas como se efectúa comúnmente, sino asiendo dos hombres del cabo de la cuerda, y alejándose del pozo a la carrera. Llegando el arcaduz a la superficie, lo vacían en un pantano o balsa donde el agua que se halla combinada con él en grande abundancia quede asentada, y el aceite es extraído en estado de pureza. Cada pozo produce diariamente sobre 150 azumbres del aceite o betún, el cual se vende en el sitio mismo a poco más de dos reales de vellón la arroba. El producto anual en bruto asciende a unos ochenta millones de libras. Es conducido a todos los puntos del reino accesibles por agua, usándolo para alumbrado, para forrar botes y varios otros usos. Posee esta sustancia la utilísima e importante cualidad de proteger las maderas contra los ataques de los insectos. La quilla de un bote bien cubierta por ella puede considerarse casi tan segura como si estuviese forrada de cobre. Es una defensa efectiva aún contra las destructoras hormigas blancas.³¹²

É preciso observar que as regiões produtoras indicadas no artigo transcrito, isto é, Barbados, Persia, Birmania e, mais adiante no texto, Trinidad, foram durante o século XIX áreas de interesse britânico. Evidentemente, a *Royal Navy* cuidava do assunto e, inclusive, encorajava a pesquisa:

El betún en todas sus formas es una sustancia de grande utilidad para el hombre. Sus cualidad combustibles son de uso universal, y no se ha encontrado todavía un susti[tu]to que ofrezca iguales ventajas para cubrir las quillas de los buques. La abundancia con que la naturaleza nos la proporciona, es otra nueva prueba de la sabia y benévola previsión del Creador. Hemos hecho mención de las grandes lagunas de brea de Trinidad³¹³. He aquí lo que dice de estos lagos el naturalista Webster en su descripción del viaje de descubierta efectuado por orden del Almirantazgo británico.³¹⁴

³¹² “Ciencias. Lagos bituminosos.” In: *LGM*, a. 21, n. 6072, 28 de dezembro de 1843, pp. 2-3.

³¹³ “Isla cerca de la costa de Sud-América separad de Cumaná por el golfo de Saria. Es la mayor, más fértil y más hermosa de las islas de Sotavento: fue descubierta en 1498 por Cristóbal Colón que la comparo con el paraíso terrenal. Tomáronla los ingleses en 1595 y los franceses en 1676; conquistada de nuevo por la Inglaterra en 1797, fue finalmente adjudicada a esta potencia en la paz de Amiens.” (“Ciencias. Lagos bituminosos.” In: *LGM*, a. 21, n. 6072, 28 de dezembro de 1843, pp. 2-3). Esta nota de rodapé pertence à fonte original.

A *ley de Aduana* para 1836 impôs, através do seu artigo quarto, uma tarifa de 10% para a *brea* que ingressasse desde território estrangeiro. Não mencionadas explicitamente no texto dessa lei, para o desembarço aduaneiro da *estopa*, do pez e resinas importadas devia aplicar-se o artigo oitavo, que exigia o pagamento prévio de uma tarifa de 17%.³¹⁵

Uma comunicação do *Ayudante del Puerto de la Boca del Riachuelo* Antonio Bonifacio ao *Sargento Mayor encargado de la Capitanía del Puerto* Juan Francisco Seguí, enviada em dezembro de 1840, confirma a utilização de alguns desses materiais no começo do período *sub examine*:

El infrascripto pone al conocimiento de Usted que la Balandra Nieve se halla lista de carena a satisfacción del que firma y en cumplimiento del presupuesto que ha presentado el maestro calafate Don José da Silva, ha cumplido exactamente con su deber. Y al mismo tiempo pongo a noticia de Usted que el maestro Silva es acreedor de la compostura del bote de la Balandra Carmen que son sesenta y cinco pesos. Treinta pesos por el jornal del calafate y treinta y cinco, por brea, estopa, y clavos.³¹⁶

Os *calafates* também aproveitaram uma substância abundante na Província de Buenos Aires: o sebo. Aparentemente, essa possível demanda encorajou a concorrência. De fato, em 15 de abril de 1844 uma *fábrica de grasa* na Calle de Cangallo n° 169 ofereceu através da imprensa “sebo para componer azoteas y para buques a 20 pesos arroba”³¹⁷. Dias depois, em 9 de maio do mesmo ano, a chamada “Velería de Roseti” ofereceu “sebo para azoteas y buques a 19 pesos arroba”³¹⁸.

A deterioração do casco de madeira das embarcações durante a navegação foi um problema de grande importância até a difusão dos cascos metálicos. A ação de animais marinhos, como o teredo, podia afetar a segurança da estrutura da embarcação e o acúmulo de vegetais marinhos aderidos na parte externa do casco podia ter efeitos adversos na

³¹⁴ “Ciencias. Lagos bituminosos.” In: *LGM*, a. 21, n. 6072, 28 de diciembre de 1843, pp. 2-3.

³¹⁵ *Registro Oficial de la República Argentina...* cit., pp. 359-360.

³¹⁶ Nota do *Ayudante del Puerto de la Boca del Riachuelo* Antonio Bonifacio ao *Sargento Mayor encargado de la Capitanía del Puerto* Juan Francisco Seguí, Riachuelo (Buenos Aires), 15 de dezembro de 1840 (AGN, Sala III, Capitanía del Puerto, Caja 41).

³¹⁷ *LGM*, a. 21, n. 6148, 15-IV-1844, p. 3.

³¹⁸ *LGM*, a. 21, n. 6169, 9-V-1844, p. 3.

velocidade e manobrabilidade da embarcação. Os navios deviam deter-se em pontos intermediários, como no Caribe, para eliminar aquelas incrustações aplicando fogo.³¹⁹

Tentou-se resolver esse problema com um revestimento de pranchas de madeira ou chumbo. O primeiro material efetivamente proviu uma cobertura protetora auxiliar sobre a estrutura para entreter o verme e podia ser facilmente substituída a intervalos regulares. No entanto, não reduzia a aderência e acúmulo de vegetais marinhos na superfície externa. O chumbo, ainda que mais efetivo que a madeira contra as mencionadas pragas animal e vegetal, reagia em contato com os parafusos de ferro e causava danos na estrutura do casco, às vezes graves.

Para ajudar na proteção da cobertura de piche na parte submersa do casco, desde o século XVIII começou-se a utilizar o revestimento feito com pranchas de cobre e pregos de cabeça chata, que se uniam pela ação da ferrugem formando uma camada sólida, mas fácil de consertar.

O artigo 3º do capítulo III da ley de Aduana para 1836 estabelecia uma tarifa de apenas 5% para a importação de cobre em pranchas.³²⁰ Numerosos avisos publicados em *La Gaceta Mercantil* confirmam que essa solução técnica era bem conhecida no porto de Buenos Aires na época.³²¹ Porém, as fontes consultadas não revelam nenhuma informação sobre se os calafates de Buenos Aires trabalharam cobrindo os cascos com pranchas metálicas.

³¹⁹ DERRY; WILLIAMS, *op. cit.*, t. I, p. 302 e t. II, pp. 532-533.

³²⁰ *Registro Oficial de la República Argentina...* cit., pp. 359-360.

³²¹ Dentre outros avisos: “El Viernes 17 del corriente a las 11 en punto se rematará indispensablemente a la mejor postura en lotes todo el velamen, jarcia, motonería, masteleros, vergas, anclas, cadenas y demás pertenencias del bergantín brasileño Don Pedro Segundo[.] En lote aparte se rematará el casco de dich[o] buque, con los palos principales y el bauprés[s]; en el estado en que se halla en el Río de Barracas, cerca del Puerto. Dicho casco es de 174 toneladas y es clavado en cobre.” (*LGM*, a. XIX, n. 5489, 15-XII-1841, p. 3); “El Martes 8 del corriente, a las once en punto, se rematarán precisamente a la mejor postur[a], en lotes según costumbre, por orden de los Señores Prior y Cónsules del Tribunal de Comercio y por cuenta de quien pertenezca, todo el aparejo, velamen, jarcias, anclas, cadenas, masteleros, vergas, motonería y demás pertenencias del bergantín belga Marco Polo. En lote aparte se rematará a las doce en punto, el casco, palos, bauprés, de dicho buque de 182 toneladas, recientemente clavado y forrado en cobre.” (*LGM*, a. XX, n. 5957, 5-VIII-1843, p. 3); “El miércoles 1.º del entrante Octubre a las 11 [...] se rematará el Bergantín nacional «Tatler», forrado y clavado en cobre de 100 toneladas, en el estado en que se halla se podrá ver el i[n]ventario en casa del rematador.” (*LGM*, a. XXII, n. 6586, 19-IX-1845, p. 2).

IV. 2. O serviço para a Marinha da *Confederación Argentina*.

A *Cuenta de la Tesorería General* registra, em novembro de 1840, um pagamento “a Don Alejo Aguirre, por calafatear el bergantín Eloísa y dos lanchones”³²² e, em dezembro de 1840, pagamentos a José Silva “por calafateo y [re]facci3n de la baland[r]a Nieves” y “por compostura de um bote”³²³, a Ignacio Aguilar e José Orfila “por obra de calafatería”³²⁴, e “al calafate Vicente González, por obras de su oficio”³²⁵.

Na primeira metade do ano seguinte, Roque Pita efetuou trabalho de “calafatería”³²⁶. Nos meses posteriores à batalha de 3 de agosto de 1841, na qual a frota da *Confederación* voltou a enfrentar-se com a oriental e afundou a *goleta Rivera*³²⁷, as oito unidades da esquadra fundearam em Los Pozos e foram realizados diversos reparos. Dentre eles, Juan Mas, Ventura Adoves, José Orfila e Miguel Remos realizaram durante aquele mês de agosto “trabajo de calafatería en la fragata 25 de Mayo”³²⁸. O “maestro Ventura Aldobés y 18 calafates” trabalharam no *bergantín goleta San Martín*³²⁹. Este mesmo empreendedor aparece no registro estatal de pagamentos como o “maestro mayor de calafates Don Ventura Aldobes y 11 oficiales” por trabalhos na *balandra* de guerra *Carmen*³³⁰ e “por sí y a nombre de otros calafates por sus jornales en la marina”³³¹.

Entre o mês de setembro de 1841 em que o almirante Guillermo Brown propôs a aquisição do *bergantín* sueco *Oscar*, que passou a ser chamado *San Martín*,³³² e o dia 10 de novembro do mesmo ano em que abordou essa embarcação³³³, os *carpinteros de ribera* contratados pelo Estado trabalharam nela. Marcelino Iserno foi o encarregado de realizar a “obra de calafatería”³³⁴ para deixá-lo pronto e voltar à frota com a qual participou dos dois combates de dezembro de 1841. Depois disso, a esquadra da *Confederación* permaneceria mais de dois meses no porto de Buenos Aires, consertando avarias. Entre os trabalhos

³²² CTG de 25-XI-1840 (*LGM*, a. XVIII, n. 5195, 26-XI-1840, p. 2).

³²³ CTG de 17-XII-1840 (*LGM*, a. XVIII, n. 5202, 18-XII-1840, p. 2).

³²⁴ CTG de 19-XII-1840 (*LGM*, a. XVIII, n. 5213, 21-XII-1840, p. 4).

³²⁵ CTG de 19-XII-1840 (*LGM*, a. XVIII, n. 5213, 21-XII-1840, p. 4).

³²⁶ CTG de 13-V-1841 (*LGM*, a. XVIII, n. 5325, 14-V-1841, p. 3).

³²⁷ CAILLET-BOIS. *Historia Naval...* cit., p. 400.

³²⁸ CTG de 6-VII-1841 (*LGM*, a. XVIII, n. 5405, 26-VIII-1841, p. 2).

³²⁹ CTG de 27-VII-1841 (*LGM*, a. XVIII, n. 5415, 9-IX-1841, p. 2).

³³⁰ CTG de 2-VIII-1841 (*LGM*, a. XVIII, n. 5419, 14-IX-1841, p. 1).

³³¹ CTG de 24-VIII-1841 (*LGM*, a. XVIII, n. 5426, 23-IX-1841, p. 1).

³³² CAILLET-BOIS. *Los marinos...* cit., pp. 72-73. V. a resenha dos dados desta nave em ARGUINDEGUY, *op. cit.*, pp. 769-771.

³³³ CAILLET-BOIS. *Los marinos...* cit., p. 79.

³³⁴ CTG de 29-X-1841 (*LGM*, a. XIX, n. 5455, 30-X-1841, p. 2).

realizados, a folha de pagamentos registra o “Juan Mas, por trabajo de calafatería”³³⁵ e “Maestro mayor Don Juan Mas, y varios calafates a sus órdenes, por sus jornales en la marina”³³⁶, quem também trabalhou com outros dez calafates no *bergantín de guerra General Echagüe*³³⁷, com vários “oficiales en la carena del *bergantín Vigilante y balandra Carmen*”³³⁸, e com “otros individuos de su oficio, buques de guerra”³³⁹. Ainda assim, incluiu o “Maestro calafate Ventura Aldoves, que com otros de su clase há trabajado a bordo de la *corbeta de guerra 25 de Mayo*”³⁴⁰ e os “calafates Miguel Oton e Indalecio Cafier, por composición del *lanchón Maypú*”³⁴¹.

Em março de 1842 os registros indicam que “dos calafates de la Escuadra” receberam seus pagamentos através de Álvaro Alzogaray³⁴² e, em maio desse ano, indicam que alguns “calafates, que han trabajado en el lanchón de guerra *Manuelita*” receberam seus pagamentos através do Mayor José Joaquín Paredes³⁴³. Entre os meses de abril e maio, registraram-se pagamentos ao “Maestro calafate Ventura Aldober, por sus jornales y los de otros de su oficio en buques de guerra”³⁴⁴, ao “calafate Manuel Regueira, por sus jornales y los de otros de su oficio en el lanchón de guerra *Místico*”³⁴⁵, e ao “Maestro mayor Don Juan Mas, por sus jornales y los de otros calafates, en la goleta de guerra *Nueve de Julio*”³⁴⁶.

Colaboradores de Juan Mas trabalharam na “goleta 9 de Julio” na segunda metade do ano 1843³⁴⁷, e o *carpintero de ribera* Agustín Pavía parece haver procurado diversificar seus negócios, desde que além dos carpinteiros que trabalharam na ponte provisória de “chatas” na ponte da *Restauración* contratou também os *calafates* que participaram nela em 1843³⁴⁸. Nesse ano, Ventura Aldobes recebeu, ao menos, um pagamento pelo seu serviço para o Estado.³⁴⁹

³³⁵ CTG de 25-VIII-1841 (*LGM*, a. XVIII, n. 5427, 24-IX-1841, p. 1).

³³⁶ CTG de 3-I-1842 (*LGM*, a. XIX, n. 5505, 5-I-1842, p. 2).

³³⁷ CTG de 1-[II]-1842 (*LGM*, a. XIX, n. 5529, 4-II-1842, p. 2).

³³⁸ CTG de 5-II-1842 (*LGM*, a. XIX, n. 5532, 10-II-1842, p. 2).

³³⁹ CTG de 4-III-1842 (*LGM*, a. XIX, n. 5555 [*sic*], 9-III-1842, p. 2).

³⁴⁰ CTG de 26-I-1842 (*LGM*, a. XIX, n. 5524, 28-I-1842, p. 2).

³⁴¹ CTG de 6-XI-1841 (*LGM*, a. XIX, n. 5461, 9-XI-1841, p. 1).

³⁴² CTG de 7-III-1842 (*LGM*, a. XIX, n. 5557, 11-III-1842, p. 2).

³⁴³ CTG de 23-V-1842 (*LGM*, a. XIX, n. 5615, 31-V-1842, p. 2).

³⁴⁴ CTG de 15-IV-1842 (*LGM*, a. XIX, n. 5583, 18-IV-1842, p. 2).

³⁴⁵ CTG de 3-V-1842 (*LGM*, a. XIX, n. 5597, 7-V-1842, p. 2).

³⁴⁶ CTG de 10-V-1842 (*LGM*, a. XIX, n. 5606, 18-V-1842, p. 2).

³⁴⁷ «A Don Juan Mas por jornales de calafates en la Goleta 9 de Julio» (CTG de 20-IX-1843, em *LGM*, a. XX, n. 6994, 21-IX-1843, p. 3).

³⁴⁸ CTG de 29-VII-1843 (*LGM*, a. XX, n. 5953, 1-VIII-1843, p. 1).

³⁴⁹ «Contaduría General. Año de 1843.

Estado de las Entradas y Salidas de la Caja de Depósitos en el año de 1843.

[...] Entradas.

Em 1844, Agustín Pavía e outros treze indivíduos cobraram “jornales de calafates, fletes de buques, y otros gastos de la Capitanía del Puerto”³⁵⁰.

Finalmente, em 1845, o “maestro calafate” José Portoalegre recebeu pagamento “por obra en el *bergantín Vigilante*” e “en el *lanchó[n] Busca Vida*”³⁵¹.

Al maestro [c]alafate Don Ventura Aldoves [...] 1.800 [moneda corriente]» (*LGM*, a. XXI, n. 6082, 12-I-1844, pp. 1-3).

³⁵⁰ CTG de 19-VI-1844 (*LGM*, a. XXI, n. 6202, 20-VI-1844, pp. 2).

³⁵¹ CTG de 5-II-1845 (*LGM*, a. XXII, n. 6388, 6-II-1845, p. 2).

Conclusões.

A historiografia disponível sobre a indústria portenha da época da Confederação Argentina se desenvolveu especialmente em torno do debate entre a corrente tradicional e liberal, o revisionismo nacionalista e o revisionismo marxista entre as décadas de 1940 e 1970. A Nova História Econômica argentina, por sua vez, concentrou-se no período que começa nas décadas de 1860 e 1870, e os trabalhos dedicados a recortes temporais anteriores interessam-se principalmente pela História Rural. Em geral, o olhar dessa historiografia foi sustentado pela marcante influência que a macroeconomia exerceu nessas décadas do século XX. Levado à prática historiográfica, o uso exclusivo da escala macroeconômica só mostra uma dialética entre a pecuária, a atividade econômica predominante na Província de Buenos Aires, e a indústria, uma atividade econômica emergente, na qual uma política aduaneira livre-cambista favorecia à primeira enquanto prejudicava a segunda e uma política aduaneira protecionista prejudicava à primeira, enquanto beneficiava à segunda. Esse contraponto reflete uma parte da realidade passada, mas não toda sua complexidade, a qual se percebe no nível do detalhe.

No caso do estudo das atividades artesanais e industriais em meados do século XIX em Buenos Aires, o interesse historiográfico concentrou-se em conhecer a suposta dinâmica da indústria, que compreendia muitas atividades produtivas diferentes entre si, ou, no máximo, de um apelo plural à soma de todas aquelas atividades artesanais, manufatureiras ou industriais como se fossem homogêneas. A insistência nos agregados conduziu necessariamente a privilegiar umas poucas características comuns das atividades artesanais, manufatureiras ou industriais muito diferentes. Dessa forma, as descrições e interpretações do fenômeno social decorrentes se afastaram da sua realidade passada.

O setor que a historiografia denomina *industria* na Buenos Aires de 1840, na verdade, estava integrado por personagens individuais que, sós ou agrupados nas suas oficinas ou fábricas, exerciam múltiplas atividades com as quais transformavam determinadas combinações de matérias-primas, insumos e bens intermediários em diversos produtos. Portanto, os artesãos e os industriais não podem ser estudados exclusivamente como parte da oferta de produtos industrializados, desde que o conhecimento completo de sua realidade também requer o estudo deles como parte da demanda das diferentes matérias-primas, diferentes insumos e distintos bens intermediários que utilizavam para suas respectivas produções. Isso assinala a importância de investigar as condições técnicas que encorajavam a

demanda de cada artesão ou industrial, que os defrontava com uma microeconomia comparativamente tão complexa como a de seus próprios produtos terminados. É o conhecimento da técnica disponível que permite estudar os interesses comerciais destes industriais tanto como consumidores de matérias-primas, insumos e bens intermediários quanto como fornecedores de bens e serviços. Por sua vez, seus interesses comerciais e sua organização têm freqüentemente muito a ver com suas afinidades políticas e sociais.

A redução da escala de observação permite ver que os *carpinteros de ribera* e *calafates* de Buenos Aires, em função da dotação de fatores da economia provincial, precisavam da importação de determinadas matérias-primas e insumos para desenvolver suas atividades. Em conseqüência, uma política aduaneira que verdadeiramente procurasse promover a indústria local devia ser livre-cambista quanto aos produtos que a atividade industrial necessitava importar para manter sua produção, por exemplo a madeira, e ser restritiva em relação aos produtos que podiam competir com a atividade artesanal, manufatureira ou industrial no mercado doméstico. Assim, o objeto de estudo deixa de ser a *industria* e passa a ser o *carpintero de ribera* ou o *calafate*, e suas respectivas técnicas.

As características geográficas do Rio da Prata e a técnica da época faziam com que o tráfego comercial pelo porto de Buenos Aires dependesse da disponibilidade dos produtos e serviços que os *carpinteros de ribera* e os *calafates* podiam oferecer. Nesse porto os navios maiores tinham que ancorar longe da margem do rio e sua carga e descarga era feita com embarcações menores. Essa situação resultou na demanda por embarcações pequenas, adaptadas às condições do Rio da Prata, o que sugere que a atividade industrial dos *carpinteros de ribera* e os *calafates* manteve uma relação simbiótica entre o comércio de exportação e importação: a oferta de bens e serviços que esses industriais forneciam era complementar ao comércio e, por isso, a expansão do tráfego marítimo ou fluvial significava um incremento na demanda de seus produtos e serviços, o que os diferenciava de outros setores da indústria local. Essa situação é muito diferente daquela fatalista descrição divulgada pela historiografia até o presente, segundo a qual nenhuma atividade artesanal ou industrial que tentasse se desenvolver em Buenos Aires, naquela época, sobreviveria sem a proteção de muralhas tarifárias e sua conseguinte diminuição das importações de produtos manufaturados.

Essa situação excepcional dos *carpinteros de ribera* e os *calafates* portenhos, na qual o aumento do intercâmbio comercial e o conseguinte incremento do trânsito portuário significavam um crescimento da demanda de bens e serviços que estes industriais forneciam,

determinava que uma política comercial fechada, que reduzisse o trânsito naval ao intercâmbio mínimo para procurar um determinado nível de autarquia industrial, teria prejudicado estes industriais.

Novos *approaches* historiográficos como o proposto pela prática micro-histórica na Itália, com a assistência das particulares abordagens da História das Técnicas e a História dos Conceitos, e o apelo aos subsídios que fornece a Teoria econômica, permitem transcender os resultados de um debate que requer uma urgente renovação. Nesse sentido, as páginas anteriores não deixam dúvidas de que a vigência do trabalho de Miron Burgin, como o estudo definitivo sobre a economia durante o predomínio federal, não pode continuar sendo justificada, ao menos em relação com a indústria portenha da época.

O exame das fontes relativas à política comercial do Governo da Província de Buenos Aires revela um desenho bem mais sofisticado do que a historiografia presume. Desde 1835, o Estado portenho se interessou em incentivar a produção doméstica, favorecendo a entrada de matérias primas, insumos e bens intermediários necessários para a elaboração de produtos que podiam manufaturar-se na Província, enquanto gravava a importação destes últimos. Assim, um terço dos produtos que desde o dia 1º de janeiro de 1836 poderiam ingressar livremente ou com as tarifas mais baixas correspondem a matérias primas ou insumos necessários para elaborar quase a metade dos produtos aos quais se impôs as custas alfandegárias mais altas. Uns 40% dos produtos de origem industrial mencionados nos artigos que estabeleceram as tarifas orientadas a encorajar o investimento na indústria provincial eram manufaturas de couro, lã ou sebo, matérias primas abundantes na dotação de fatores da Província de Buenos Aires.

Nesse desenho, o Estado levou a proteção alfandegária a seu ponto mais alto com uma lista de produtos de importação proibida. Um quarto dos produtos que poderiam ingressar livremente ou com as menores tarifas correspondem a matérias primas ou insumos necessários para elaborar mais da metade dos produtos sobre os quais se impôs a proibição. Mais uma vez, 40% dos produtos de origem industrial indicados na lista de produtos de importação proibida eram manufaturas elaboradas a partir do couro, lã ou sebo, matérias primas abundantes na dotação de fatores da Província de Buenos Aires.

Embora o novo regime também favorecesse a atividade dos portos da Província de Buenos Aires e a utilização de embarcações mercantes de bandeira provincial, a correspondência contemporânea de Rosas com os caudilhos federais Facundo Quiroga (Província de *La Rioja*), Pascual Echagüe (Província de *Entre Ríos*) e Estanislao López

(Província de *Santa Fe*) e suas mensagens à Legislatura da Província de Buenos Aires confirmam que, na redação da *ley de Aduana* para 1836, também se teve em conta a questão da organização nacional argentina. A respeito, parece interessante lembrar que, dentre as diferenças já bem conhecidas entre o projeto rosista e o projeto que triunfou na Constituição de 1853, o Governador da Província de Buenos Aires propunha a integração definitiva das Províncias argentinas numa zona de livre comércio, enquanto rejeitava o projeto de uma união aduaneira.

A evolução das modificações posteriores desse regime alfandegário foi fortemente condicionada por dois acontecimentos de política internacional: a guerra contra a Confederação Peruano-Boliviana (1837-1838) e o bloqueio francês (1838-1840). Isso chama a atenção sobre a influência que a difícil consolidação dos Estados sul-americanos, entre a unidade sob o domínio colonial espanhol e sua fragmentação, exerceu sobre os projetos de diversificação produtiva até a estabilização geral durante a segunda metade do século XIX e sugere refletir sobre as possibilidades reais daquelas expectativas. Se, nesse contexto, a influência do conflito contra a Confederação Peruano-Boliviana apresentou sérias dificuldades para o projeto de apoio à indústria portenha lançado em 1835, a intervenção de uma Potência do Atlântico Norte como a França definitivamente não deixou espaço para sua continuidade.

Apesar disso, a já mencionada condição excepcional dos *carpinteros de ribera* e *calafates* dentro da indústria *portenha*, preservou seus interesses e permitiu-lhes continuar apoiando o desenvolvimento da atividade econômica provincial.

Durante o período compreendido entre o bloqueio francês e o anglo-francês, os *carpinteros de ribera* portenhos construíram navios de deslocamento inferior ao *bergantín*. A menor magnitude do investimento inicial e da demanda de mão de obra especializada requeridas para construir ditas navios, bem como a necessidade de embarcações adequadas à navegação fluvial na bacia do Prata e as tarefas de trasbordo de mercadorias entre a costa e os navios de ultramar, ajudam a explicar a especialização nesse tipo de embarcações.

A presença desses industriais assegurou ademais a oferta de serviços de reparo tanto para as navios envolvidas no trânsito mercante, como para os navios que integraram a esquadra da *Confederación Argentina*. Na produção de navios e nos labores de reparo, esses industriais aproveitaram as propriedades de diferentes madeiras vernáculas e importadas para as necessidades requeridas pelas diferentes seções de um navio. A aplicação de seus conhecimentos técnicos contribuiu à fluidez do trânsito comercial no porto de Buenos Aires

e, ao mesmo tempo, para manter em operações à esquadra da *Confederación*. A respeito disto, a vitória naval contra as forças do governo de Montevideu obtida pelas tripulações sob o comando do almirante Brown foi possível, entre outras coisas, graças à habilidade dos *carpinteros de ribera* e *calafates* portenhos para transformar uma série de navios mercantes em naves de combate. A qualidade de seus serviços ficou demonstrada pelo desempenho das embarcações durante a campanha.

O nutrido trânsito comercial e o estado de guerra motivaram uma sustentada demanda de seus produtos e serviços por parte do setor privado e do Estado. Conquanto alguns destes industriais, como Juan Bautista Berse e Tomás Bruce, sofreram a bancarrota³⁵², outros foram bastante prósperos. O inventário formado ao tramitar-se a *testamentaría* de Leonardo Pavía lançou como valor bruto de todas suas propriedades a soma de 348.267 pesos 4 reales³⁵³. Dessa soma, 86.133 pesos 4 reales correspondiam ao valor dos estoques inventariados na oficina que Pavía mantinha com seu irmão Agustín³⁵⁴. Ademais, os irmãos possuíam em sociedade a *goleta Flor de Roma*, que foi depois vendida em leilão em 36.000 pesos³⁵⁵. Como se observa, o valor das propriedades da *testamentaría* de Pavía, excetuando o monto correspondente à *goleta*, superava o o resultado da soma do valor de outras nove *goletas* como a *Flor de Roma*.

³⁵² Em setembro de 1843, venderam-se em leilão “todas las existencias” do *corralón* de Juan Bautista Berse (*LGM*, a. XX, n. 6995, 22-XI-1843, p. 3). Quanto a Tomás Bruce, o 10 de julho de 1843 anunciou-se que a casa Tomás Gowland e Cía. arremataria o 13 de julho “como 80 perchas largas nuevas como para palos de buques menores, las que se hallan en el corralón del Señor Bruce, al lado del corralón de Galeano, donde se podrán ver” (*LGM*, a. XX, n. 5934, 10-VII-1843, p. 3). O 27 de julho anunciou-se um novo leilão para o dia 31 daquele mês, por parte da mesma casa, de “como 80 perchas nuevas para palos de buques” no *corralón* “al lado del de Don Carlos Galeano” (*LGM*, a. XX, n. 5949, 27-VII-1843, pp. 3-4). No mês de outubro, *La Gaceta Mercantil* publicou ao respeito o seguinte anúncio: “el Tribunal de Comercio cita y emplaza a los acreedores de Don Tomás Bruce, que se ha presentado fallido, para Junta General el lunes venidero 30 del corriente a las 11 de la mañana, en el salón de su despacho, bajo la presidencia del Señor Teniente de Primer Cónsul, Don Adolfo Mansilla; con prevención a dichos acreedores que concurran con sus respectivas cuentas en el papel sellado que corresponda a las cantidades de sus acreencias. Se publica en los periódicos por disposición de los Señores del Tribunal. Buenos Aires, octubre 23 de 1843. Antonio Fausto Gómez, escribano primero del consulado” (*LGM*, a. XX, n. 6021, 24-X-1843, p. 3). Ao mês seguinte, arremataram-se “todas las existencias pertenecientes al concurso de Don Tomás Bruce, que son una cantidad de maderas y curvas preparadas para la construcción de botes, un portón, varios tabiques, y algunos muebles de uso” (*LGM*, a. XX, n. 6035, 10-XI-1843, p. 3).

³⁵³ “Liquidación y división de la sociedad convencional que existió entre el hoy finado Don Leonardo Pavía y su hermano Don Agustín Pavía, y cuenta de la partición y adjudicación de todos los bienes correspondientes al primero, entre su esposa la Señora Doña Teodora Villagra de Pavía, y los cuatro hijos de su matrimonio”, Buenos Aires, 9-I-1844, em AGN, Sucesiones, Testamentaría de Leonardo Pavía (1843), n. 7404, f. 83 v.

³⁵⁴ “Tasación de los bienes del finado Don Leonardo Pavía y hermano que se hallan en la barraca de la boca del Riachuelo, efectuada por el carpintero de ribera Mariano Carreras”, Buenos Aires, 31-VIII-1843, em AGN, Sucesiones, Testamentaría de Leonardo Pavía (1843), n. 7404, f. 22.

³⁵⁵ “Apéndice a la cuenta particionaria del finado Don Leonardo Pavía, para distribuir el resultado final que ha correspondido a su testamentaría, a que le corresponde en el precio de la venta de la goleta *Flor de Roma* verificada en pública subasta últimamente”, Buenos Aires, 10-III-1845, em AGN, Sucesiones, Testamentaría de Leonardo Pavía (1843), n. 7404, f. 95.

Além da sua realidade econômica, as fontes consultadas oferecem evidência a respeito da questão do reconhecimento social dos *carpinteros de ribera* e *calafates*. A existência desses indícios influi necessariamente nas conclusões que podemos extrair sobre essa questão em si e, ademais, em relação com a intenção do Governo bonaerense ao impulsionar a lei de aduana para 1836.

No ano 1842, o *Juez de Paz* da *Parroquia de la Concepción*³⁵⁶ coletou, através de uma assinatura, doações

para auxiliar a Nuestro Ilustre Restaurador de las Leyes [...] para la guerra que tan dignamente sostiene contra los miserables restos de los salvajes asquerosos inmundos unitarios y cabecillas Juan Pablo López (alias Mascarilla)[,] el traidor manco Paz, el carpintero ladrón Ferré, y el vicioso despreciable incendiario Pardejón Rivera³⁵⁷.

Três dias após o aparecimento do aviso precedente, *La Gaceta Mercantil* publicou uma fé de erratas sobre as quantidades efetivamente doadas por dois vizinhos da *Parroquia de la Concepción*, na qual se repetiu a fórmula anterior com a lista daqueles considerados os principais chefes dos inimigos do rosismo e a menção explícita do “carpintero ladrón Ferré”³⁵⁸.

Contemporaneamente, cinco vizinhos do bairro de *Catedral al Sud* dirigiram ao *Juez de Paz* o resultado da coleta de donativos com um propósito análogo, que entregaram com uma nota anexa:

Tenemos el honor de acompañar a Usted inclusa la nota de la suscripción voluntaria que en conformidad con el encargo que tuvo Usted a bien cometernos, hemos levantado en el cuartel número 4 con el objeto patriótico de auxiliar a Su Excelencia Nuestro Ilustre Restaurador de las Leyes, Brigadier Don Juan Manuel de Rosas, en la justa guerra que dignamente sostiene contra

³⁵⁶ No plano do francês César Hipólito Bacle, que reflete a planta urbana da cidade de Buenos Aires entre 1830 e 1836, a Igreja *de la Concepción* se localizava na interseção das atuais ruas *Tacuarí* e *Independencia* (TAULLARD, A. Los Planos más antiguos de Buenos Aires 1580-1880. Buenos Aires: Jacobo Peuser S. A., 1940, p. 131).

³⁵⁷ *LGM*, a. 19, n. 5612, 27-V-1842, p. 2.

³⁵⁸ *LGM*, a. 19, n. 5614, 30-V-1842, p. 2.

los salvajes traidores asquerosos y pérfidos unitario[s], ladrón incendiario Rivera, imbécil manco Paz, traidor Mascarilla y rudo calafate Ferré.³⁵⁹

Parece evidente que quem participava dessas *suscripciones* desejava mostrar sua adesão à causa federal portenha. A utilização das denominações de *carpintero*, em clara alusão à atividade de *carpintería de ribera*, e *calafate* que se aplicam a Ferré em forma análoga aos encadeamentos de insultos que acompanham os sobrenomes daqueles a quem se considerava parte da liderança anti-rosista demonstram que para a sociedade da época podiam ter uma acepção pejorativa ou de desprezo. Esta interpretação parece ainda mais plausível quando levamos em conta que os vizinhos que contribuía com dinheiro e cujos nomes eram incluídos em listas como as correspondentes às *suscripciones* mencionadas não tentavam desagradar ao Governo. Se, então, assumimos que no âmbito do discurso federal a sociedade e o Estado compartilhavam um consenso tácito a respeito do caráter depreciativo, em uma hipótese de mínima, ou ofensivo, em uma hipótese de máxima, da condição de *carpintero de ribera* ou *calafate*, é preciso concluir que essas atividades não faziam parte do seleto elenco de atividades que atraíam o reconhecimento do resto da sociedade e do Estado e, ao mesmo tempo, conferiam prestígio a quem as praticava. Esse episódio revela que a percepção de José M. Mariluz Urquijo, quanto às primeiras décadas do séculos XIX, pode aplicar-se ao nosso recorte temporal:

El éxito de la explotación pecuaria fue uno de los impedimentos que retardaron la aparición de una conciencia industrial. En un Buenos Aires sin tradición manufacturera y con la pampa ubérrima metiéndosele por las calles, costaba figurarse que la riqueza de los particulares o que la grandeza nacional pudieran derivar algún día de una industria que por el momento era refugio de las personas de escasos recursos. Aunque no faltase establecimientos montados en diferentes escalas, lo típico, lo primero que se presentaba a la imaginación del porteño cuando pensaba en algo distinto de la estancia o de la casa de comercio, era el taller del artesano, que comenzaba a ser una fuerza política pero que aún carecía de prestigio social y de solidez económica. La imagen del «pobre artesano», digno de ser ayudado por la beneficencia pública pero carente de un futuro de grandeza, enturbiaba la visión de los contemporáneos, impidiéndoles concebir una política de vigoroso impulso manufacturero, uno de cuyos presupuestos hubiera sido la concesión de créditos en condiciones menos onerosas que las que solían ofrecer los particulares.³⁶⁰

³⁵⁹ “Nota dirigida por Don Manuel Leyes, José G. Lezama, Lázaro Elortondo, Ambrocio Lezica y Francisco Villanueva al Juez de Paz de la Catedral al Sud, Sebastián Oñaderra, 21 del mes de América [maio] de 1842” (*LGM*, a. 19, n. 5639, 30-VI-1842, p. 3).

³⁶⁰ MARILUZ URQUIJO, *op. cit.*, p. 239.

Essas observações exigem mitigar o nível de expectativas que a historiografia, a partir do século XX, atribuiu aos impulsores da *ley de Aduana* para 1836. E a valorização social que as fontes refletem de artesãos ou industriais, cujos interesses eram complementares dos de *hacendados* e comerciantes de ultramar, não sugere uma melhor valorização para os artesãos ou industriais que deliberadamente se opunham às expectativas dos grupos socialmente predominantes, por exemplo, em relação com a abertura do porto.

Apesar disso, a oferta de bens, como embarcações e peças, e os serviços de adaptação e de reparo, desenvolvidos pelos *carpinteros de ribera* e *calafates*, teve —por razões técnicas— influência decisiva no comércio portenho da época e contribuiu na projeção de poder da *Confederación Argentina*. Isso permite avaliar, dentre as conseqüências da presença de um núcleo industrial caracterizado pelo domínio de um campo da técnica como o naval, a capacidade de fazer mais amplo o horizonte de ação política do Estado, neste caso o *bonaerense*, na economia e a política internacional.

Glossário de termos navais riopratenses

Para a elaboração do seguinte glossário utilizaram-se as seguintes obras: BARCIA, Pedro Luis. *Un inédito diccionario de argentinismos del siglo XIX*. Buenos Aires: Academia Argentina de Letras, 2006; LORENZO, José de; MURGA, Gonzalo de; FERREIRO, Martín. *Diccionario marítimo español, que además de las voces de navegación y maniobra en los buques de vela, contiene las equivalencias en francés, inglés e italiano, y las más usadas en los buques de vapor, formado con presencia de los mejores datos publicados hasta el día*. Madrid: Instituto Tipográfico de T. Fortanet, 1864; MORÍNIGO, Marcos A. *Nuevo diccionario de americanismos y argentinismos*. Buenos Aires: Claridad, 1998; REAL ACADEMIA ESPAÑOLA. *Diccionario de la lengua castellana por la Real Academia Española*. 8ª ed., Madrid: Imprenta Nacional, 1837 (versión usada: REAL ACADEMIA ESPAÑOLA. *Nuevo Tesoro Lexicográfico de la Lengua Española*. Madrid: Espasa-Calpe, 2001. Edición em 2 dvd.); SEGOVIA, Lisandro. *Diccionario de argentinismos, neologismos y barbarismos*. Buenos Aires: Imprenta de Coni Hermanos, 1911.

-balandra: embarcação de cubierta que tiene un solo palo con una vela cangreja y un foque.

-ballenera: bote ligero de tingladillo y de dos proas, usado en muchas partes, pero especialmente por los barcos balleneros.

-barca: nombre genérico de toda embarcación pequeña destinada para pescar, cargar y traficar en las costas, puertos y ríos. Así es que las hay de varias especies o hechuras y aparejos, y aun sin estos o solo como bateas más o menos grandes.

-bergantín: embarcación de dos palos, que son el mayor y el trinquete, con su bauprés, de varias cuerdas, con sus correspondientes estais, foques, etc., y por vela mayor gasta una gran cangreja, aunque algunos para aprovechar los vientos largos llevan además otra mayor redonda. Esta clase de embarcación se llama también *bergantín-redondo*, y empezó a conocerse como nave ligera en el siglo XIV.

-bergantín-goleta: se diferencia del *bergantín-redondo* en ser de construcción más fina y usar aparejo de *goleta* en el palo mayor.

-bote: embarcación menor, aunque de varios tamaños, sin cubierta y cruzada de listones de madera a modo de bancos, que sirve para el frecuente uso de otra mayor o principal. En los navíos se cuentan primero, segundo, tercero, cuarto, y hasta quinto y a veces aun sexto bote. También los hay para el servicio de los arsenales, de los puertos, para pescar, etc. En todos casos usan unos de remos pareles³⁶¹, y otros de remos de punta³⁶²; y en cuanto a su hechura son o no de tingladillo.

-chalana: embarcación menor, semejante a un cajón rectangular, planuda y de popa y proa cortadas a pique, que comúnmente se hace caminar a la singa; sirve para transportar efectos y gente en los parajes de poco fondo dentro de los puertos y ríos; y también hace de bote en algunos barcos de cabotaje. También, bote chico de proa aguda, popa cortada y fondo plano, capaz solo de cinco o seis hombres, que sirve para uso de la maestranza en sus pequeños trabajos al costado de los buques, y particularmente en los diques de carena, cuando tienen agua.

-falúa: bote grande, de veinte o más remos, con dos palos y carroza a popa, que sirve para el uso de los generales y otras personas principales. También, bote grande, de mucha capacidad a popa y provisto generalmente de carroza. Lo usan varias autoridades en los puertos de mar para ir a bordo de las embarcaciones.

-fragata: barco de cruz y de tres palos con cofas, es decir, del mismo aparejo que los navíos y corbetas de guerra, de las cuales se diferencia por el número de cañones que pasa de 40 y no excede de 60. Las hay de guerra como acaba de manifestarse y también mercantes; las primeras tienen una batería corrida, que es la del combés, y las segundas son generalmente buques de 300 toneladas de porte para arriba.

-goleta: embarcación fina y rasa, y como de 100 pies de eslora a lo más, con dos palos y velas cangrejas. Algunas llevan masteleros para largar gavías y juanes en tiempos regulares, y otras suelen gastar un palito a popa, donde envergan otra cangreja o mesanilla.

³⁶¹ *Bote de remos pareles*: el que tiene mucha manga y en una misma bancada pueden bogar dos hombres a la vez.

³⁶² *Bote de remos de punta*: el que por su poca manga no permite hacer uso del remo en un banco más que a un bogador.

-lancha: la más grande y fuerte de las embarcaciones menores del servicio de a bordo, la cual se emplea en las faenas de anclas y cualesquiera otras de algún esfuerzo, como cargar cosas de peso, transportar gente, etc., siendo su figura o construcción adecuada al intento; aunque las hay también de tingladillo, particularmente entre los extranjeros. Se maneja al remo y a la vela. Denominación que se da igualmente al bote de tráfico de los puertos tenga o no la figura de la lancha, aunque más comúnmente se le llama con el diminutivo de *lanchilla* o *lanchita*.

-lanchón: lancha muy grande, capaz de contener mucha carga y conducir cómodamente anclas, cables y otros pertrechos de gran peso; por lo regular se maneja al remo, y se emplea en cargar y descargar las embarcaciones y en otras faenas de puertos, arsenales y ríos.

-pailebot ou *pailebote*: voz tomada de la denominación inglesa *pilot's boat*, que significa “bote del piloto” o “del práctico”, y se apropia entre nosotros a una goleta pequeña sin gavías, muy rasa y fina.

-polacra: embarcación de cruz, en su casco muy semejante al jabeque, con dos palos tiples, sin cofas ni crucetas, y con el mismo velamen que los bergantines, aunque con la ventaja sobre éstos de que arriando las velas superiores, quedan al socaire de las inferiores, y se aferran con facilidad. Algunas tienen de goleta el palo mayor, y se denominan *polacras-goletas*, otras lo gastan con cofa, y se llaman *bergantines-polacras*. Hay algunas de tres palos, y se llaman *polacras-corbetas*.

-queche: embarcación holandesa, de igual figura a proa que a popa, en las cuales carece absolutamente de lanzamiento, y cuyo porte varía desde el de cincuenta hasta el de trescientas toneladas, observándose también en su aparejo algunas diferencias, aunque los medianos por lo general llevan un palo mayor casi en el centro, para largar mayor gavía y juanete; un palo mesana con una cangreja, y diversos focos a proa. Es embarcación de poco andar, particularmente de bolina, y gasta *orzas de deriva*³⁶³ para no decaer mucho a sotavento.

³⁶³ *Orza de reviva*: tablón ovalado, aunque más estrecho que en el inferior en el extremo superior, por el cual gira verticalmente sobre un gran perno o eje clavado en el costado de cada portalón. Sirve para contener la deriva dejando caer el de sotavento y lo usan algunas embarcaciones del norte, particularmente las holandesas.

-*zumaca*: embarcación pequeña de cabotaje usada en el Brasil y en el Río de la Plata, de mala construcción, muy planuda, y con dos palos, de los cuales el de proa va aparejado de *polacra*, y el de popa de *goleta* sin gavía.

Apêndice

Relação dos *carpinteros de ribera* e *calafates portenhos* (1840-1845)³⁶⁴

A realização do apêndice que apresentamos a seguir é fruto do levantamento de mais de mil e quinhentos números do que foi o principal jornal de Buenos Aires na época da *Confederación Argentina*, *La Gaceta Mercantil*. A partir então da leitura de todas as edições deste jornal publicadas entre outubro de 1840 e setembro de 1845, selecionamos especialmente as chamadas *Cuentas de la Tesorería General*, das quais foi possível coletar os pagamentos registrados a *carpinteros de ribera*, cuja lista incluímos em ordem alfabética seguida das correspondentes referências.

Cabe esclarecer que, perante a ausência de fontes complementares que possam confirmar a forma correta dos nomes destes artesãos, decidimos incluir na presente listagem todas as variações encontradas dos sobrenomes.

CARPINTEROS DE RIBERA

David Arger ³⁶⁵
Juan Atkinson ³⁶⁶
Bartolo Balarin ³⁶⁷
Benito Balarin ³⁶⁸
Lorenzo Balarin ³⁶⁹
Juan Bautista Baturie, Baturiet, Baturico, Baturne ou Baturre ³⁷⁰
Juan Bautista Berse ou Berze ³⁷¹
Francisco Betijara ou Botifora ³⁷²

³⁶⁴ Segundo González Climent, em 1841 instalou-se no Riachuelo o estaleiro dos irmãos José, Lázaro e Juan Bautista Craviotto (GONZÁLEZ CLIMENT, *op. cit.*, p. 81). No entanto, *La Gaceta Mercantil* não contribui com dados sobre sua atividade.

³⁶⁵ *LGM*, a. XXII, n. 6420, 15-III-1845, p. 2.

³⁶⁶ *LGM*, a. XXII, n. 6420, 15-III-1845, p. 2.

³⁶⁷ *LGM*, a. XVIII, n. 5426, 23-IX-1841, p. 1.

³⁶⁸ *LGM*, a. XVIII, n. 5426, 23-IX-1841, p. 1.

³⁶⁹ *LGM*, a. XVIII, n. 5426, 23-IX-1841, p. 1.

³⁷⁰ *LGM*, a. XVIII, n. 5425, 22-IX-1841, p. 2; *LGM*, a. XVIII, n. 5426, 23-IX-1841, p. 1; *LGM*, a. XVIII, n. 5430, 28-IX-1841, p. 1; *LGM*, a. XVIII, n. 5444, 15-X-1841, p. 2; *LGM*, a. XIX, n. 5475, 26-XI-1841, p. 2; *LGM*, a. XIX, n. 5505, 5-I-1842, p. 2.

³⁷¹ *LGM*, a. XIX, n. 5470, 20-XI-1841, p. 2; *LGM*, a. XIX, n. 5514, 17-I-1842, p. 2; *LGM*, a. XIX, n. 5522, 26-I-1842, p. 2; *LGM*, a. XIX, n. 5587, 25-IV-1842, p. 2; *LGM*, a. XIX, n. 5598, 9-V-1842, p. 3.

³⁷² *LGM*, a. XVIII, n. 5426, 23-IX-1841, p. 1.

Jorge Brown ³⁷³
Tomás Bruce ³⁷⁴
Joaquín Bustos ³⁷⁵
Mariano Carreras ³⁷⁶
Pedro Carreras ³⁷⁷
Pedro José Carreras ³⁷⁸
Jacinto Castelar ³⁷⁹
Juan Ducar ³⁸⁰
Roberto Gellenz ³⁸¹
José Goeta ³⁸²
Vicente Ibarzabal ³⁸³
Pancho Lama ³⁸⁴
Pedro Lomardo ³⁸⁵
Gregorio Martínez ³⁸⁶
Pascual Oderigo ³⁸⁷ ou Odorico ³⁸⁸
Ángel Parodi ³⁸⁹
Agustín Pavía ³⁹⁰
Leonardo Pavía ³⁹¹

³⁷³ *LGM*, a. XIX, n. 5199, 2-XII-1840, p. 2; *LGM*, a. XVIII, n. 5216, 26-XII-1840, p. 2.

³⁷⁴ *LGM*, a. XX, n. 5856, 1-IV-1843, p. 3.

³⁷⁵ *LGM*, a. XVIII, n. 5426, 23-IX-1841, p. 1.

³⁷⁶ *LGM*, a. XXI, n. 6091, 3-III-1844, p. 1; *LGM*, a. XXI, n. 6148, 15-IV-1844, p. 2.

³⁷⁷ *LGM*, a. XIX, n. 5591, 29-IV-1842, p. 2; *LGM*, a. XXII, n. 6483, 27-V-1845, p. 3.

³⁷⁸ *LGM*, a. XIX, n. 5591, 29-IV-1842, p. 2.

³⁷⁹ *LGM*, a. XVIII, n. 5426, 23-IX-1841, p. 1; *LGM*, a. XVIII, n. 5445, 16-X-1841, p. 2.

³⁸⁰ *LGM*, a. XIX, n. 5461, 9-XI-1841, p. 1.

³⁸¹ *LGM*, a. XVIII, n. 5445, 16-X-1841, p. 2.

³⁸² *LGM*, a. XVIII, n. 5426, 23-IX-1841, p. 1.

³⁸³ *LGM*, a. XIX, n. 5447, 20-X-1841, p. 2.

³⁸⁴ *LGM*, a. XVIII, n. 5426, 23-IX-1841, p. 1.

³⁸⁵ *LGM*, a. XVIII, n. 5416, 10-IX-1841, p. 2.

³⁸⁶ *LGM*, a. XVIII, n. 5426, 23-IX-1841, p. 1; *LGM*, a. XVIII, n. 5445, 16-X-1841, p. 2.

³⁸⁷ *LGM*, a. XVIII, n. 5426, 23-IX-1841, p. 1.

³⁸⁸ *LGM*, a. XVIII, n. 5426, 23-IX-1841, p. 1.

³⁸⁹ *LGM*, a. XXII, n. 6495, 10-VI-1845, p. 2.

³⁹⁰ *LGM*, a. XIX, n. 5464, 13-XI-1841, p. 1; *LGM*, a. XX, n. 5953, 1-VIII-1843, p. 1; *LGM*, a. XX, n. 6993, 20-IX-1843, p. 3; *LGM*, a. XXII, n. 6297, 17-X-1844, p. 1; *LGM*, a. XXII, n. 6388, 6-II-1845, p. 2; *LGM*, a. XXII, n. 6394, 13-II-1845, p. 2.

³⁹¹ *LGM*, a. XIX, n. 5505, 5-I-1842, p. 2; *LGM*, a. XIX, n. 5529, 4-II-1842, p. 2; *LGM*, a. XIX, n. 5532, 10-II-1842, p. 2; *LGM*, a. XIX, n. 5549, 29-II-1842, p. 2; *LGM*, a. XIX, n. 5567, 22-III-1842, p. 3; *LGM*, a. XIX, n. 5585, 21-IV-1842, p. 2; *LGM*, a. XIX, n. 5591, 29-IV-1842, p. 2; *LGM*, a. XIX, n. 5592, 30-IV-1842, p. 2; *LGM*, a. XIX, n. 5605, 17-V-1842, p. 2.

Jorge Robinson ³⁹²
Juan Smith ³⁹³
Juan Trello ³⁹⁴ ou Trillia ³⁹⁵
Joaquín Uriarte ³⁹⁶
Felipe Plácido Vidal ³⁹⁷
Juan Vidal ³⁹⁸
Juan Bautista Vermes ³⁹⁹
Juan Whitaker ⁴⁰⁰
Juan Wilson ⁴⁰¹

CALAFATES

Ignacio Aguilar ⁴⁰²
Alejo Aguirre ⁴⁰³
Ventura Adoves ⁴⁰⁴ , Aldoves ^{405 406} , Aldober ⁴⁰⁷ , Aldobés ⁴⁰⁸ , Aldobes ^{409 410} ,
Indalecio Cafier ⁴¹¹

³⁹² *LGM*, a. XVIII, n. 5330, 22-V-1841, p. 2.

³⁹³ *LGM*, a. XVIII, n. 5430, 28-IX-1841, p. 1.

³⁹⁴ *LGM*, a. XVIII, n. 5189, 18-XI-1840, p. 1.

³⁹⁵ *LGM*, a. XVIII, n. 5414, 7-IX-1841, p. 2.

³⁹⁶ *LGM*, a. XVIII, n. 5405, 26-VIII-1841, p. 2.

³⁹⁷ *LGM*, a. XVIII, n. 5352, 21-VI-1841, p. 2.

³⁹⁸ *LGM*, a. XVIII, n. 5426, 23-IX-1841, p. 1.

³⁹⁹ *LGM*, a. XVIII, n. 5427, 24-IX-1841, p. 1.

⁴⁰⁰ *LGM*, a. XIX, n. 5449, 23-X-1841, p. 2; *LGM*, a. XIX, n. 5494, 21-XII-1841, p. 3; *LGM*, a. XIX, n. 5513, 15-I-1842, p. 2; *LGM*, a. XIX, n. 5577, 9-IV-1842, p. 2.

⁴⁰¹ *LGM*, a. XVIII, n. 5405, 26-VIII-1841, p. 2; *LGM*, a. XX, n. 6993, 20-IX-1843, p. 3; *LGM*, a. XX, n. 6996, 23-IX-1843, p. 4; *LGM*, a. XXII, n. 6339, 7-XII-1844, p. 1.

⁴⁰² CTG de 19-XII-1840 (*LGM*, a. XVIII, n. 5213, 21-XII-1840, p. 4).

⁴⁰³ CTG de 25-XI-1840 (*LGM*, a. XVIII, n. 5195, 26-XI-1840, p. 2).

⁴⁰⁴ CTG de 6-VII-1841 (*LGM*, a. XVIII, n. 5405, 26-VIII-1841, p. 2).

⁴⁰⁵ CTG de 26-I-1842 (*LGM*, a. XIX, n. 5524, 28-I-1842, p. 2).

⁴⁰⁶ «Contaduría General. Año de 1843.

Estado de las Entradas y Salidas de la Caja de Depósitos en el año de 1843.

[...] Entradas.

Al maestro [c]alafate Don Ventura Aldoves [...] 1.800 [moneda corriente] »; *LGM*, a. XXI, n. 6082, 12-I-1844, pp. 1-3.

⁴⁰⁷ CTG de 15-IV-1842 (*LGM*, a. XIX, n. 5583, 18-IV-1842, p. 2).

⁴⁰⁸ CTG de 27-VII-1841 (*LGM*, a. XVIII, n. 5415, 9-IX-1841, p. 2).

⁴⁰⁹ CTG de 2-VIII-1841 (*LGM*, a. XVIII, n. 5419, 14-IX-1841, p. 1).

⁴¹⁰ CTG de 24-VIII-1841 (*LGM*, a. XVIII, n. 5426, 23-IX-1841, p. 1).

⁴¹¹ CTG de 6-XI-1841 (*LGM*, a. XIX, n. 5461, 9-XI-1841, p. 1).

Marcelino Iserno ⁴¹²
Juan Mas ^{413 414 415 416 417 418 419 420}
Miguel Oton ⁴²¹
José Portoalegre ⁴²²
Manuel Regueira ⁴²³
Miguel Remos ⁴²⁴
José Silva ⁴²⁵
José Orfila ^{426 427}
Vicente González ⁴²⁸

⁴¹² CTG de 29-X-1841 (*LGM*, a. XIX, n. 5455, 30-X-1841, p. 2).

⁴¹³ CTG de 6-VII-1841 (*LGM*, a. XVIII, n. 5405, 26-VIII-1841, p. 2).

⁴¹⁴ CTG de 25-VIII-1841 (*LGM*, a. XVIII, n. 5427, 24-IX-1841, p. 1).

⁴¹⁵ CTG de 3-I-1842 (*LGM*, a. XIX, n. 5505, 5-I-1842, p. 2).

⁴¹⁶ CTG de 1-[II]-1842 (*LGM*, a. XIX, n. 5529, 4-II-1842, p. 2).

⁴¹⁷ CTG de 5-II-1842 (*LGM*, a. XIX, n. 5532, 10-II-1842, p. 2).

⁴¹⁸ CTG de 4-III-1842 (*LGM*, a. XIX, n. 5555 [*sic*], 9-III-1842, p. 2).

⁴¹⁹ CTG de 10-V-1842 (*LGM*, a. XIX, n. 5606, 18-V-1842, p. 2).

⁴²⁰ «A Don Juan Mas por jornales de calafates en la Goleta 9 de Julio»; CTG de 20-IX-1843 (*LGM*, a. XX, n. 6994, 21-IX-1843, p. 3).

⁴²¹ CTG de 6-XI-1841 (*LGM*, a. XIX, n. 5461, 9-XI-1841, p. 1).

⁴²² CTG de 5-II-1845 (*LGM*, a. XXII, n. 6388, 6-II-1845, p. 2).

⁴²³ CTG de 3-V-1842 (*LGM*, a. XIX, n. 5597, 7-V-1842, p. 2).

⁴²⁴ CTG de 6-VII-1841 (*LGM*, a. XVIII, n. 5405, 26-VIII-1841, p. 2).

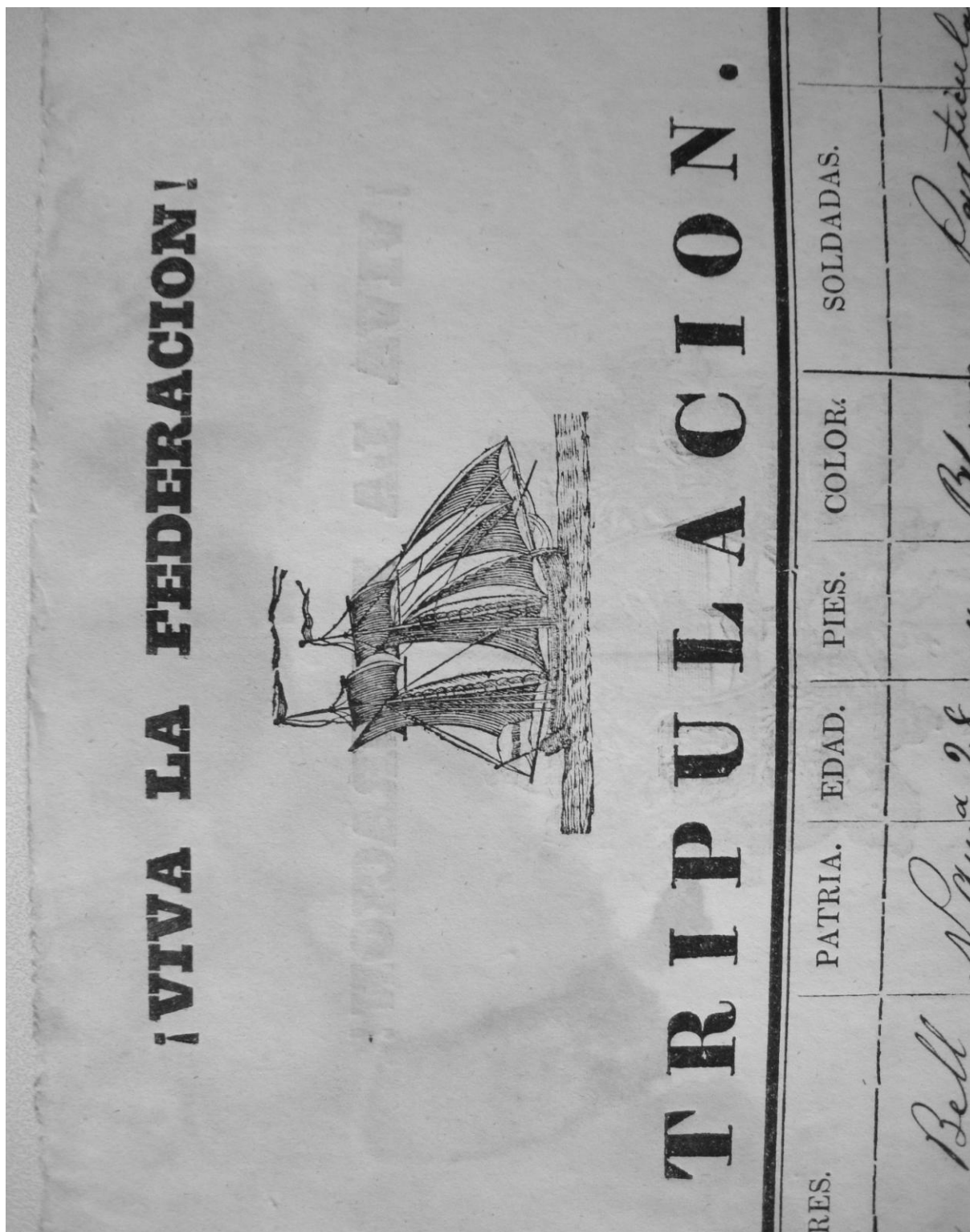
⁴²⁵ CTG de 17-XII-1840 (*LGM*, a. XVIII, n. 5202, 18-XII-1840, p. 2).

⁴²⁶ CTG de 19-XII-1840 (*LGM*, a. XVIII, n. 5213, 21-XII-1840, p. 4).

⁴²⁷ CTG de 6-VII-1841 (*LGM*, a. XVIII, n. 5405, 26-VIII-1841, p. 2).

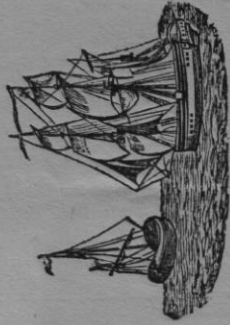
⁴²⁸ CTG de 19-XII-1840 (*LGM*, a. XVIII, n. 5213, 21-XII-1840, p. 4).

Anexo
Ilustrações



Detalhe de uma vinheta em uma Patente de Navegação outorgada pelo *Gobernador Delegado de la Provincia de Buenos Aires* ao Capitão do bergantín *Correo de Buenos Ayres* John Bell para viajar a portos no Brasil, Buenos Aires, 10 de julho de 1841. In: AGN, Sala III, Capitanía de Puerto, Caja 43.

¡VIVA LA FEDERACION!



AGENCIA DE
PRÁCTICOS
LEMANES.

La Zumaca Brasileira Mariana

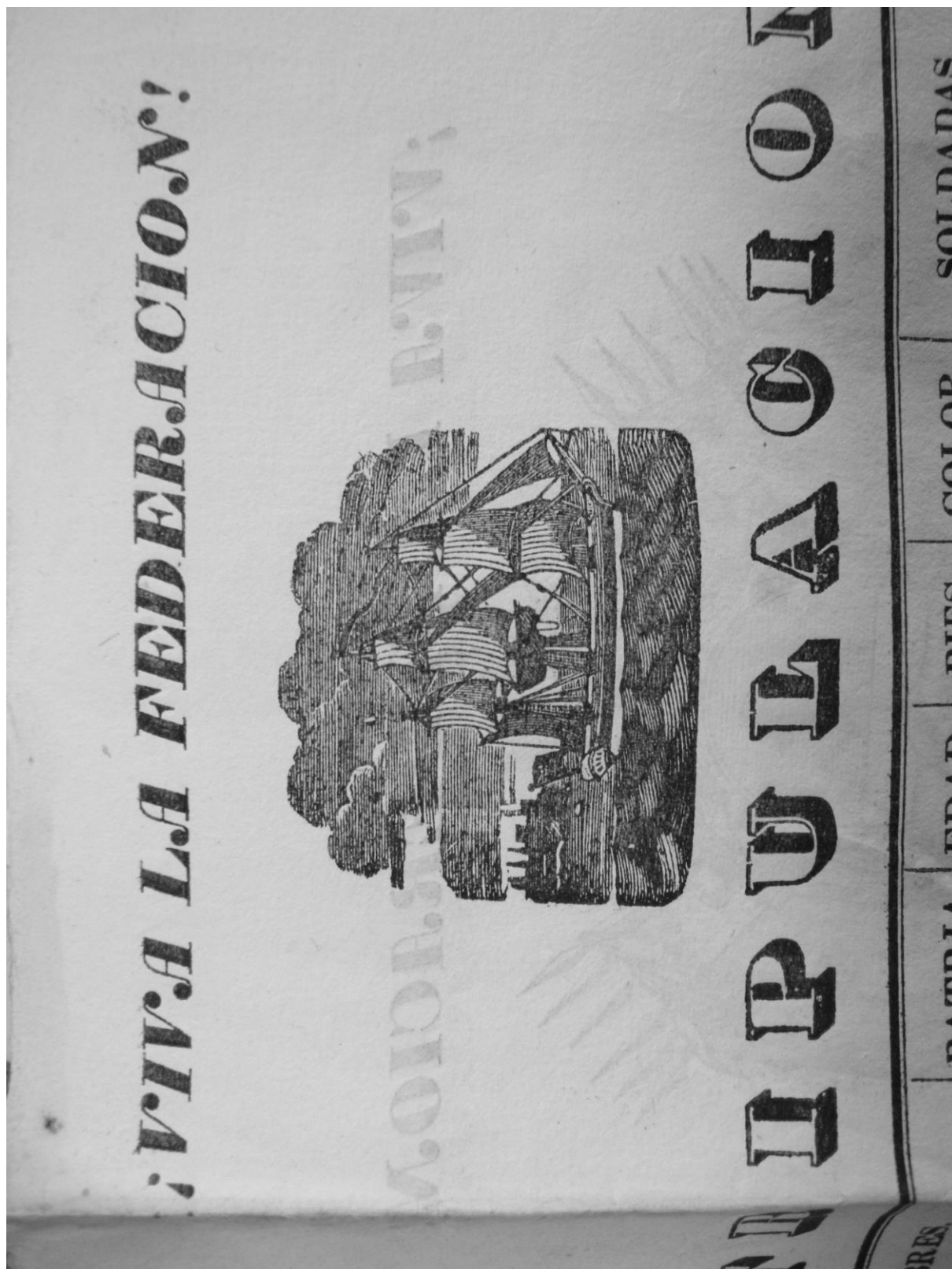
Se halla despachado por esta Agencia

Sin Práctico

Buenos Aires, 24 de Febrero de 1841.

Ped. Laguarda
M. Laguarda

Certificado emitido pela Agência de Práticos Lemanes declarando haver despachado a *zumaca* brasileira *Mariana* sem práctico a bordo. Buenos Aires, 24 de fevereiro de 1841. In: AGN, Sala III, Capitanía de Puerto, Caja 42.



Detalhe de uma vinheta em um formulário de “Rol de la tripulación” da *Capitanía del Puerto de Buenos Aires*, Buenos Aires, 30 de outubro de 1840. In: AGN, Sala III, Capitanía de Puerto, Caja 41.

Referências.

I. FONTES PRIMÁRIAS.

I. 1. Fontes primárias manuscritas

I. 1. a. Archivo General de la Nación (Buenos Aires, Argentina)

-Sala III: leg. 33-7-15, cajas 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55

-Sala VII: Fondo Álvaro Alzogaray, leg. 86; Fondo Documentos Diversos-Sección Colonia, leg. 8

-Sala X: legs. 17-2-4, 17-2-5, 17-3-2, 17-4-5, 22-10-5, 25-9-2, 26-6-6, 36-8-1, 36-8-2, 36-8-3, 36-8-4, 36-8-6, 36-10-15, 36-11-23, 38-8-1, 41-4-2, 42-3-5, 42-5-1, 44-4-7

-Sucesiones: Juan B. Baturrier N° 3995, Carlos M. Huergo N° 6321, Leonardo Pavía N° 7404, Agustín Pavía N° 7516, Gabriel Tuduri N° 8463

I. 1. b. Archivo General Histórico de la Provincia de Buenos Aires “Ricardo Levene” (La Plata, Argentina)

-48-4-33, 48-4-35, 48-4-51, 48-5-53, 48-5-59

I. 2. Fontes primárias impressas

I. 2. a. Documentação

"A Versão oficial: circulares do Ministério dos Negócios Estrangeiros 1815-1870". In: *Cadernos del Centro de História e Documentação Diplomática (CHDD)*. Brasília: FUNAG, a. III, n. 4, 1º semestre de 2004, pp. 7-345.

ANGELIS, Pedro de. *Colección de obras y documentos relativos a la historia antigua y moderna de las Provincias del Río de la Plata*. Buenos Aires: Plus Ultra, 1969, 8 vols.

BARBA, Enrique M. *La campaña libertadora del General Lavalle [1838-1842]*. La Plata: Taller de Impresiones Oficiales, 1944.

BARBA, Enrique M. *Correspondencia entre Rosas, Quiroga y López*. Buenos Aires: Hyspamérica, 1986.

BILBAO, Manuel. *Vindicación y memorias de don Antonio Reyes*. Buenos Aires: Freeland, 1974.

Cartas de Juan Manuel de Rosas. Buenos Aires: Docencia, 2004, 3. vols. [vol I: 1820-1833; vol. II: 1834-1839; vol. III: 1840-1846].

Diario de Sesiones de la Honorable Sala de Representantes de la Provincia de Buenos Aires. Buenos Aires: Imprenta del Estado, 1840-1845.

CELESIA, Ernesto H. *Rosas. Aportes para su historia.* Buenos Aires: Peuser, 1954.

NICOLAU, Juan C. *Correspondencia inédita sobre Historia Argentina.* Buenos Aires: Leviatán, 1990.

MANNING, William R. *Diplomatic Correspondence of the United States. Inter-American Affairs 1831-1860.* Washington: Carnegie Endowment for International Peace, 1931, vol. 1.

PRADO Y ROJAS, A. *Leyes y decretos promulgados en la Pcia. de Bs. As.* Bs. As.: Imprenta del "Mercurio", t. 1, 1877.

Registro Oficial de la República Argentina. Buenos Aires: Imprenta "La República", vols. 1 e 2, 1879.

TERNAVASIO, Marcela. *Correspondencia de Juan Manuel de Rosas.* Buenos Aires: EUDEBA, 2005.

I. 2. b. Memórias e publicações de época

ALBERDI, Juan Bautista. *Vida de William Wheelwright.* Buenos Aires: Emecé, 2002.

ALBERDI, Juan Bautista. *Bases.* Buenos Aires: Plus Ultra, 1997.

ALBERDI, Juan Bautista. *Grandes y pequeños hombres del Plata.* Buenos Aires: Plus Ultra, 1991.

ANDREWS, J. *Viaje de Buenos Aires a Potosí y Arica.* Buenos Aires: Hyspamérica, 1988.

ARÁOZ DE LA MADRID, Gregorio. *Memorias.* Buenos Aires: El Elefante Blanco, 2007.

BECK-BERNARD, Lina. *El río Paraná. Cinco años en la Confederación Argentina 1857-1862.* Buenos Aires: Emecé, 2001.

BELGRANO, Manuel. *Escritos económicos.* Buenos Aires: Hyspamérica, 1988.

BERUTI, Juan M. *Memorias curiosas.* Buenos Aires: Emecé, 2001.

BILBAO, Manuel. *Vindicación y memorias de don Antonio Reyes...* Buenos Aires: Freeland, 1974.

BRACKENRIDGE, H. M. *Viaje a América del Sur.* Buenos Aires: Hyspamérica, 1988, 2 vols.

CALZADILLA, Santiago. *Las beldades de mi tiempo.* Buenos Aires: CM Editores, 2006.

CAMPBELL SCARLETT, P. *Viajes por América...* Buenos Aires: Claridad, 1957.

CONDAMINE, Carlos María de la. *Viaje por la América meridional.* Buenos Aires: Espasa Calpe, 1942.

DARWIN, Charles. *The voyage of the Beagle.* Kent: Wordsworth, 1997.

- D'ORBIGNY, Alcide. *Viaje por América Meridional*. Buenos Aires: Emecé, 1998-1999, 2 vols.
- DOUVILLE, J. B. *Viajes a Buenos Aires 1826 y 1831*. Buenos Aires: Emecé, 1984.
- DUMAS, Alejandro. *La nueva Troya*. Buenos Aires: Marea, 2005.
- ECHEVERRÍA, Esteban. *El Matadero*. Buenos Aires: MAC Ediciones, 2006.
- ECHEVERRÍA, Esteban. "Segunda Lectura pronunciada en el Salón Literario". In: WEINBERG, Félix. *El Salón Literario de 1837*. Buenos Aires: Solar, 1977, pp. 175-184.
- ECHEVERRÍA, Esteban. *Los ideales de Mayo y la tiranía*. Buenos Aires: W. M. Jackson Inc., [s. a.].
- ECHEVERRÍA, Esteban. *Páginas autobiográficas*. Buenos Aires: Eudeba, 1962.
- ESSEX VIDAL, Emeric. *Buenos Aires y Montevideo*. Buenos Aires: Emecé, 1999.
- ESTEVEZ SAGUÍ, Miguel. *Apuntes históricos. Recuerdos para mis hijos al correr de la pluma*. Buenos Aires: Academia Nacional de la Historia, 1980.
- FAMIN, César. *Chili, Paraguay, Uruguay, Buenos-Ayres*. Paris: Firmon Didot Freres, Éditeurs, 1840.
- FERRÉ, Pedro. *La Constitución de la Nación bajo el Sistema Federativo*. Buenos Aires: Juarez Editor, 1967.
- FERRÉ, Pedro. *Cuestiones Nacionales*. Corrientes: Imprenta del Estado, 1833.
- FERRÉ, Pedro. *Memoria del Brigadier General Pedro Ferré: octubre de 1821-diciembre de 1842*. Buenos Aires: Impr. y Casa Editora Coni, 1921.
- FRAGUEIRO, Mariano. *Cuestiones argentinas y organización del crédito*. Buenos Aires: Solar/Hachette, 1976.
- GARCÍA, Pedro Andrés. *Viaje a Salinas Grandes. Navegación del Tercero*. Buenos Aires: Sudestada, 1969.
- GILLESPIE, Alexander. *Buenos Aires y el interior*. Buenos Aires: Hyspamérica, 1986.
- HAIGH, Samuel. *Bosquejos de Buenos Aires, Chile y Perú*. Buenos Aires: Hyspamérica, 1988.
- UN INGLÉS. *Cinco años en Buenos Aires, 1820-1825*. Buenos Aires: Hyspamérica, 1986.
- IRIARTE, Tomás de. *Memorias*. Buenos Aires: Ediciones Argentinas S. I. A., 1944-1957, 10 vols.
- ISABELLE, Arsène. *Viaje a la Argentina, Uruguay y Brasil, 1830-1834*. Buenos Aires: Emecé, 2001.

LORENZO, José de; MURGA, Gonzalo de; FERREIRO, Martín. *Diccionario marítimo español, que además de las voces de navegación y maniobra en los buques de vela, contiene las equivalencias en francés, inglés e italiano, y las más usadas en los buques de vapor, formado con presencia de los mejores datos publicados hasta el día*. Madrid: Instituto Tipográfico de T. Fortanet, 1864.

MAC CANN, William. *Viaje a caballo por las Provincias Argentinas*. Buenos Aires: Taurus, 2001.

MELLET, Julien. *Viajes por el interior de la América Meridional*. Buenos Aires: Hyspamérica, 1988.

PAZ, José M. *Memorias póstumas*. Buenos Aires: Emecé, 2000, 2 vols.

REAL ACADEMIA ESPAÑOLA. *Diccionario de la Lengua Castellana*. 8ª edición, Madrid: Imprenta Nacional, 1837.

REAL ACADEMIA ESPAÑOLA. *Diccionario de la Lengua Española*. 22ª edición, Madrid: Editorial Espasa Calpe, 2001, 2 vols.

ROBERTSON, J. P. e W. P. *Cartas de Sudamérica*. Buenos Aires: Emecé, 2000.

SENILLOSA, Felipe. *Memoria sobre los Pesos y Medidas*. Buenos Aires: Imprenta de Hallet y Ca., 1835.

SOMELLERA, Antonio. *Recuerdos de una víctima de la Mazorca, 1839-1840*. Buenos Aires: El Elefante Blanco, 2001.

TUDURY, Joaquín Gabriel. *Adición al Plano Jeneral, para la Aclaración de un Proyecto de Puerto, y de los demás proyectos presentados al Gobierno; con observaciones a la Comisión encargada de la revisión y cotejos*. Buenos Aires: Imprenta de la Crónica, 1854.

WILDE, José A. *Buenos Aires desde setenta años atrás*. Buenos Aires: Fondo Nacional de las Artes, 1998.

I. 2. c. Journais

La Gaceta Mercantil. Diario Comercial, Político y Literario, Buenos Aires, desde outubro de 1840 até setembro de 1845 inclusive.

II. FONTES SECUNDÁRIAS.

II. 1. Artigos

ABADIE-AICARDI, Oscar. "La política de tránsito y la rivalidad comercial entre Montevideo y Buenos Aires (1829)". In: *VI Congreso Internacional de Historia de América (Buenos Aires,*

13-18 octubre 1980). Buenos Aires: Academia Nacional de la Historia, t. V, 1982, pp. 387-413.

ALFARO, Juan Pablo. "Antonio Somellera: un testimonio de violencia política en tiempos de Rosas (1838-1840)". In: *Temas de Historia Americana y Argentina*. Buenos Aires: Facultad de Filosofía y Letras-Pontificia Universidad Católica Argentina, núm. 16, enero-junio 2010, pp. 15-57.

ALFONSO MOLA, Marina. "Navegar sin botar. El mercado de embarcaciones de segunda mano en la Carrera de Indias (1778-1797)". In: *Jahrbuch für Geschichte Lateinamerikas*. Köln: Böhlau, vol. 34, 1997, pp. 127-157.

ALLENDE, Andrés R. "Notas sobre la introducción de la Navegación a Vapor en el Río de la Plata y sus afluentes", In: *Humanidades*. Buenos Aires: Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación-Universidad Nacional de La Plata, t. XXXI, 1948, pp. 179-206.

ARGUINDEGUY, Pablo E. "Organización, Administración y Logística de la Armada de 1829 a 1870". In: DESTÉFANI, Laurio H. (dir.). *Historia Marítima Argentina*. Buenos Aires: Armada Argentina-Secretaría General Naval-Departamento de Estudios Históricos Navales, tomo VII, 1989, pp. 107-127.

ARGUINDEGUY, Pablo E. "La Marina en la Época de Rosas". In: DESTÉFANI (dir.), *op. cit.*, tomo VII, pp. 135-156.

ARGUINDEGUY, Pablo E. "Vida cotidiana a bordo en viajes al Río de la Plata al promediar los siglos XVI y XIX". In: *III Congreso Argentino de Americanistas (1999)*. Buenos Aires: Sociedad Argentina de Americanistas, t. 3, 2000, pp. 17-34.

BAMIO, José R. "Preliminares de la Batalla de Caseros. Aspectos marítimos del momento". In: DESTÉFANI (dir.), *op. cit.*, tomo VII, pp. 229-244.

BARBA, Fernando E. "Algunos aspectos del comercio de productos ganaderos a través del puerto de Buenos Aires. 1810-1850". In: *Congreso Nacional de Historia Argentina (Buenos Aires, 23-25 noviembre 1995)*. Buenos Aires: Comisión Post Congreso, t. I, 1997, pp. 205-212.

BARROS, Marcelo; ELETA, Fermín. "La Campaña de Costa Brava". In: DESTÉFANI (dir.), *op. cit.*, tomo VII, pp. 199-228.

BONURA, Elena R. L. "Una antonomia en política económica. La política aduanera de los vencedores de Caseros". In: *IV Congreso Argentino de Americanistas (2001)*. Buenos Aires: Sociedad Argentina de Americanistas, t. 2, 2003, pp. 31-49.

- BORREGO PLA, M.^a Carmen. "Iberoamérica: Dependencia económica e intervencionismo". In: NAVARRO GARCÍA, Luis (coord.). *Historia de las Américas*. Madrid: Alhambra Longman, S.A.-Universidad de Sevilla-Sociedad Estatal para el Quinto Centenario, tomo IV, 1991, pp. 113-130.
- BOTANA, Natalio R. "La imagen del progreso y de la decadencia en el pensamiento argentino del siglo XIX". In: *Investigaciones y Ensayos*. Buenos Aires: Academia Nacional de la Historia, n. 46, ene.-dic. 1996, pp. 451-465.
- CAPELLI DE STEFFENS, Alicia; MARTOS DE RODRÍGUEZ, Susana. "Aspectos de historia naval argentina: clima y biografía". In: *IV Congreso Argentino de Americanistas (2001)*. Buenos Aires: Sociedad Argentina de Americanistas, t. 2, 2003, pp. 397-414.
- CUCCORESE, Horacio J. "El Comercio marítimo de 1829 a 1870". In: DESTÉFANI (dir.), *op. cit.*, tomo VII, pp. 483-526.
- DE ARCOS, Rafael A. "La construcción naval en el país de 1829 a 1870". In: DESTÉFANI (dir.), *op. cit.*, tomo VII, pp. 543-555.
- DE ARCOS, Rafael A. "La Marina mercante en el país de 1829 a 1870". In: DESTÉFANI (dir.), *op. cit.*, tomo VII, pp. 557-574.
- DE ARCOS, Rafael A. "Los Puertos marítimos y fluviales de 1829 a 1870. Buenos Aires, Rosario, Santa Fe, Carmen de Patagones, Puerto Madryn. Puertos fluviales". In: DESTÉFANI (dir.), *op. cit.*, tomo VII, pp. 527-541.
- DÍAZ MELIÁN, Mafalda Victoria. "Buenos Aires y las compañías de navegación y boteros (1860-1880)". In: *VI Congreso Internacional de Historia de América (Buenos Aires, 13-18 octubre 1980)*. Buenos Aires: Academia Nacional de la Historia, t. VI, 1982, pp. 115-130.
- DORFMAN, Adolfo. "Industria y tecnología; historia, actualidad y perspectivas". In: *Realidad Económica*. Buenos Aires: [s. n.], n. 91, noviembre-diciembre 1989, pp. 58-65.
- ESTEVEZ, Alfredo. "La contribución directa 1821-1852". In: *Revista de Ciencias Económicas*. Buenos Aires: Facultad de Ciencias Económicas-Universidad de Buenos Aires, a. XLVIII, s. IV, n. 10, 1960, pp. 123-234.
- EUGENIO MARTÍNEZ, M.^a Ángeles. "La Sociedad Iberoamericana en el siglo XIX". In: NAVARRO GARCIA (coord.), *op. cit.*, pp. 313-337.
- FEBVRE, Lucien. "Réflexions sur L'Histoire des Techniques". In: *Annales d'Histoire Économique et Sociale*, n. 36, Novembre 1935, pp. 531-535.
- GONZÁLEZ LONZIÈME, Enrique. "La Marina en la Conquista del Desierto del Sur entre 1829 y 1870". In: DESTÉFANI (dir.), *op. cit.*, tomo VII, pp. 355-382.

- HALPERÍN DONGHI, Tulio. "Economía y Sociedad". In: BETHELL, Leslie. *Historia de América Latina*. Barcelona: Crítica, vol. 6, 2000, pp. 3-41.
- IBÁÑEZ, Carlos M. "La Guerra colonialista (1837-1850). Los Bloqueos". In: DESTÉFANI (dir.), *op. cit.*, tomo VII, pp. 163-197.
- KROEBER, Clifton. "Naval warfare in the Río de la Plata Region, 1800-1861". In: *Transactions of the Wisconsin Academy of Sciences, Arts and Letters*. Madison: [s. n.], vol. XLV, 1956, pp. 91-109.
- LUQUI LAGLEYZE, Julio Mario. "El componente naval en la estrategia realista 1810-1824". In: *III Congreso Argentino de Americanistas (1999)*. Buenos Aires: Sociedad Argentina de Americanistas, t. 3, 2000, pp. 61-93.
- LYNCH, John. "Las repúblicas del Río de la Plata". In: BETHELL, *op. cit.*, vol. 6, pp. 264-315.
- MENA GARCÍA, M.^a del Carmen. "Los Países Rioplatenses en el siglo XIX". In: NAVARRO GARCÍA (coord.), *op. cit.*, pp. 271-292.
- MORELL, Francisco L. D. "La Evolución del Arte Náutico de 1829 a 1870". In: DESTÉFANI (dir.), *op. cit.*, tomo VII, pp. 61-86.
- NICOLAU, Juan Carlos. "Artesanía, Manufactura e Industria (1810-1850)". In: ACADEMIA NACIONAL DE LA HISTORIA. *Nueva Historia de la Nación Argentina*. Buenos Aires: Planeta, t. VI, pp. 129-145.
- OYARZÁBAL, Guillermo. "La Navegación en el Río de la Plata: una aproximación a las características náuticas y portuarias rioplatenses en la segunda mitad del siglo XVIII". In: SILVA, Hernán A. (dir.). *Navegación y comercio rioplatense*. Bahía Blanca: Universidad Nacional del Sur, vol. 1, 1996, pp. 80-91.
- PANELLA, Claudio. "La Banda oriental y la ley de Aduana bonaerense en 1835". In: *Investigaciones y Ensayos*. Buenos Aires: Academia Nacional de la Historia, n. 45, ene.-dic. 1995, pp. 253-275.
- PANELLA, Claudio. "Agricultura y legislación aduanera en la provincia de Buenos Aires (1821-1853)". In: *Temas de Historia Argentina II*. La Plata: Instituto de Historia Argentina Ricardo Levene-Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación-Universidad Nacional de La Plata, n. 31, 1997, pp. 49-68.
- ROCCHI, Fernando. "Cronos, Hermes y Clío en el Olimpo del mundo académico: historia y teoría económica, 1960-2005". In: GELMAN, Juan (comp.). *La historia económica argentina*

en la encrucijada: balances y perspectivas. Buenos Aires: Prometeo Libros, 2006, pp. 445-467.

RODRÍGUEZ, Horacio. "Primeros Maquinistas en la Armada Argentina". In: DESTÉFANI (dir.), *op. cit.*, tomo VII, pp. 129-133.

RODRÍGUEZ, Horacio. "Primeros Vapores en la Armada Argentina". In: DESTÉFANI (dir.), *op. cit.*, tomo VII, pp. 157-162.

ROSAL, Miguel A. "El transporte hacia Buenos Aires a través de la hidrovía Paraguay-Paraná, 1781-1811". In: *Jahrbuch für Geschichte Lateinamerikas*. Köln: Böhlau, vol. 27, 1990, pp. 127-147.

SIDDERS, Juan Carlos. "El Tráfico. Los Vapores. La Artillería". In: DESTÉFANI (dir.), *op. cit.*, tomo VII, pp. 87-106.

TANZI, Héctor J. "La Legislación marítima". In: DESTÉFANI (dir.), *op. cit.*, tomo VII, pp. 615-632.

BLINN REBER, Vera. "El comercio exterior en la economía del Paraguay (1810-1864)". In: *Investigaciones y Ensayos*. Buenos Aires: Academia Nacional de la Historia, n. 44, ene.-dic. 1994, pp. 421-461.

ZAPPIA, Paulo A. "Los carpinteros de ribera porteños entre las intervenciones francesa y anglofrancesa (1840-1845)". In: *Temas de Historia Argentina y Americana*. Buenos Aires: Instituto de Historia Argentina y Americana-Facultad de Filosofía y Letras-Pontificia Universidad Católica Argentina, n. 4, Enero-Junio 2004, pp. 185-215.

II. 2. Livros

ACADEMIA NACIONAL DE LA HISTORIA. *Rosas y su época*. Reimpresión facsimilar. Buenos Aires: Docencia, 2004, 2 vols.

ÁLVAREZ, Juan. *Las guerras civiles argentinas y el problema de Buenos Aires en la República*. Buenos Aires: Taurus, 2001.

AMARAL, Samuel. *The rise of Capitalism on the Pampas. The Estancias of Buenos Aires, 1785-1870*. Cambridge: Cambridge Latin American Studies, 2002.

ARGUINDEGUY, Pablo E. *Apuntes sobre los buques de la Armada Argentina (1810-1970)*. Buenos Aires: Comando en Jefe de la Armada-Secretaría General Naval-Departamento de Estudios Históricos Navales, 1972.

ARON, Raymond. *Politics and History*. New Brunswick (New Jersey): Transactions Publishers, 1984.

ARON, Raymond; FOUCAULT, Michel. *Diálogo*. Buenos Aires: Nueva Visión, 2008.

- ASHTON, T. S. *La Revolución Industrial*. México: Fondo de Cultura Económica, 1995.
- ASHWORTH, William. *Breve Historia de la Economía Internacional desde 1850*. México: Fondo de Cultura Económica, 1978.
- AUZIAS, J. M. *La Filosofía y las Técnicas*. Barcelona: Oikos-Tau, S. A.-Ediciones, 1968.
- BABINI, José. *Historia de la ciencia en la Argentina*. Buenos Aires, Solar, 1986.
- BARBA, Enrique M. *Unitarismo, federalismo y rosismo*. Buenos Aires: Centro Editor de América Latina, 1982.
- BEATTY, Edward. *Institutions and investment. The political basis of industrialization in Mexico before 1911*. Stanford: Stanford University Press, 2001.
- BEJAR, María Dolores. *Políticas económicas. Buenos Aires y la Aduana, 1809-1862*. Buenos Aires: Centro Editor de América Latina, 1984.
- BENAVIDES VELASCO, Carlos A. *La Tecnología en el Análisis Económico*. Málaga: Secretariado de Publicaciones e Intercambio Científico de la Universidad de Málaga, 1995.
- BERG, Maxine. *The Age of Manufactures, 1720-1820. Industry, innovation and work in Britain*. London: Routledge, 1994.
- BISHOP, Matthew. *Essential Economics*. London: The Economist, 2004.
- BLAKE DUNNAVENT, R. *Brown Water Warfare: The U.S. Navy in Riverine Warfare and the Emergence of a Tactical Doctrine, 1775-1970*. Gainesville: University Press of Florida, 2003.
- BONURA, Elena. *El "sistema" económico de Rosas. Introducción a su estudio*. Buenos Aires: [s. n.], 1982.
- BRIGGS, A. et al. *Tecnología y desarrollo económico*. Madrid: Tribuna de la Revista de Occidente, 1965.
- BURGIN, Miron. *The Economic Aspects of Argentine Federalism*. Cambridge (Mass.): Harvard University Press, 1946.
- BURGIN, Miron. *Aspectos económicos del federalismo argentino*. Buenos Aires: Solar, 1987.
- BROWN, Jonathan C. *A socioeconomic history of Argentina 1776-1860*. Cambridge: Cambridge University Press, 2008.
- BRUNN, Geoffrey. *La Europa del siglo XIX (1815-1914)*. México: F. C. E., 1988.
- BURGUIERE, André. *Diccionario Akal de Ciencias Históricas*. Madrid: Akal, 2005.
- BURKE, Peter. *A Escola dos Annales 1929-1989. A Revolução francesa da historiografia*. São Paulo: UNESP, 1997.
- BURKE, Peter (org.). *A escrita da história. Novas perspectivas*. São Paulo: UNESP, 1992.

- BURKE, Peter. *História e teoria social*. São Paulo: UNESP, 2002.
- BUSANICHE, José Luis. *El bloqueo francés de 1838 y la misión Cullen*. Buenos Aires: Huarpes, 1945.
- BUSANICHE, José Luis. *Estampas del pasado*. Buenos Aires: Hyspamérica, 1986, 2 vols.
- BUSANICHE, José Luis. *Estanislao López y el federalismo del litoral*. Buenos Aires: Eudeba, 1969.
- BUSANICHE, José Luis. *Historia argentina*. Buenos Aires: Solar, 1984.
- BUSANICHE, José Luis. *Juan Manuel de Rosas*. Buenos Aires: Theoría, 1967.
- BUSANICHE, José Luis. *Rosas visto por sus contemporáneos*. Buenos Aires: Hyspamérica, 1986.
- CADY, John F. *La intervención extranjera en el Río de la Plata 1838-1850*. Buenos Aires: Losada, 1943.
- CAILLET-BOIS, Teodoro. *Historia Naval Argentina*. Buenos Aires: Emecé, 1944.
- CAILLET-BOIS, Teodoro. *Los Marinos durante la Dictadura, 1841-1852*. Buenos Aires: [s. n.], 1935.
- CÁRCANO, Miguel Ángel. *La política internacional en la historia Argentina*. Buenos Aires: EUDEBA, 1972-1973, 4 vols.
- CARRANZA, Ángel J. *Campañas navales de la República Argentina*. Buenos Aires: Departamento de Estudios Histórico Navales, 1962, 4 vols.
- CARRETERO, Andrés. *La Santa Federación 1840-1850*. Buenos Aires: La Bastilla, 1979.
- CHEVALIER, François. *América latina. De la independencia a nuestros días*. Barcelona: Labor, 1983.
- CHIARAMONTE, José Carlos. *Nacionalismo y liberalismo económico en Argentina 1860-1880*. Buenos Aires: Hyspamérica, 1986.
- COATSWORTH, John; TAYLOR, Alan (eds.). *Latin America and the World Economy since 1800*. Cambridge: MT London-Harvard University Press, 1998.
- COLLI, Nestor S. *La política francesa en el Río de la Plata. Rosas y el bloqueo francés de 1838-40*. Buenos Aires: Cesari S. A., 1963.
- CORTÉS CONDE, Roberto. *La economía argentina en el largo plazo (siglos XIX y XX)*. Buenos Aires: Sudamericana-Universidad de San Andrés, 1994.
- CRAVIOTTO, José A. *Historia de Quilmes desde sus orígenes hasta 1941*. La Plata: Archivo Histórico de la Provincia "Doctor Ricardo Levene", 1967.

- DEMARÍA, Rafael M. *Historia de las Armas de fuego en la Argentina 1530-1852*. Buenos Aires: Ediciones Cabargon, 1972.
- DE PAULA, Alberto; GUTIÉRREZ, Ramón. *La Encrucijada de la Arquitectura argentina 1822-1875*. Buenos Aires: Departamento de Historia de la Arquitectura, 1974.
- DE PAULA, Alberto S. J.; GUTIÉRREZ, Ramón; VIÑUALES, Graciela María. *Del pago del Riachuelo al partido de Lanús 1536-1944*. La Plata: Archivo Histórico de la Provincia de Buenos Aires "Ricardo Levene", 1974.
- DELGADO MARÍN, Jaime. *Juan Manuel de Rosas, presidente de los porteños y señor de los gauchos*. Madrid: Anaya, 1988.
- DERRY, T. K.; WILLIAMS, T. *A Short History of Technology*. New York: Dover Publications, Inc., 1993.
- DERRY, T. K.; WILLIAMS, T. *Historia de la Tecnología*. México: Siglo XXI Editores, 1997, vols. 2 e 3.
- DERRY, T. K.; WILLIAMS, T. *Historia de la Tecnología*. 17ª ed., México: F. C. E., 1998.
- DESTEFANI, Laurio H. *Manual de Historia Naval Argentina*. Buenos Aires: Departamento de Estudios Históricos Navales, 1974.
- DORFMAN, Adolfo. *Historia de la Industria Argentina*. Buenos Aires: Solar, 1982.
- DURANT, Will e Ariel. *Las lecciones de la historia*. Buenos Aires: Sudamericana, 1974.
- El Banco de la Nación Argentina en su 75º aniversario*. Buenos Aires: Banco de la Nación Argentina, 1966.
- El Banco de la Nación Argentina en su centenario*. Buenos Aires: Banco de la Nación Argentina, 1951.
- ESPADA LIMA, Henrique. *A micro-história italiana. Escalas, indícios e singularidades*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2006.
- EASTERBROOK, W. T. *North American patterns of growth and development*. Toronto: University of Toronto Press, 1990.
- FERNS, H. S. *Gran Bretaña y Argentina en el siglo XIX*. Buenos Aires: Solar, 1986.
- FERNS, H. S. *The Argentine Republic 1516-1971*. New York: David & Charles, 1973.
- FERREIRO, Larrie D. *Ships and Science. The Birth of Naval Architecture in the Scientific Revolution, 1600-1800*. Cambridge: The MIT Press, 2010.
- FLORIA, C. A.; GARCÍA BELSUNCE, César A. *Historia de los argentinos*. Buenos Aires: Larousse, 1992, 2 vols.

- FRADKIN, Raúl O.; GARAVAGLIA, Juan C. *En busca de un tiempo perdido. La economía de Buenos Aires en el país de la abundancia, 1750-1865*. Buenos Aires: Prometeo Libros, 2004.
- FREELS, John William (Jr.). *El sector industrial en la política nacional*. Buenos Aires: Eudeba, 1970.
- FREMONT-BARNES, Gregory. *The Royal Navy 1793-1815*. Essex: Osprey, 2007.
- FREMONT-BARNES, Gregory. *Nelson's officers and midshipmen*. Oxford: Osprey, 2009.
- FURLONG, GUILLERMO. *Artesanos Argentinos durante la dominación hispánica*. Buenos Aires: Editorial Huarpes, S. A., 1946.
- FURLONG, Guillermo. *Las industrias en el Río de la Plata desde la colonización hasta 1778*. Buenos Aires: Academia Nacional de la Historia, 1978.
- GELMAN, Jorge (coord.). *La historia económica en la encrucijada: balances y perspectivas*. Buenos Aires: Prometeo Libros, 2006.
- GELMAN, Jorge. *Rosas bajo fuego: Los Franceses, Lavalle y la Rebelión de los Estancieros*. Buenos Aires: Editorial Sudamericana, 2009.
- GIBERTI, Horacio C. E. *Historia económica de la ganadería argentina*. Buenos Aires: Solar, 1986.
- GIBERTI, Horacio C. E. *El desarrollo agrario argentino*. Buenos Aires: Eudeba, 1964.
- GILLE, Bertrand. *Introducción a la historia de las técnicas*. Barcelona: Editorial Crítica, 1999.
- GINZBURG, Carlo. *Mitos, emblemas, sinais*. São Paulo: Companhia das Letras, 1989.
- GONZÁLEZ CLIMENT, Aurelio. *Historia de la Industria Naval Argentina*. Buenos Aires: AFNE, 1973.
- HABAKKUK, H. J. *Population growth and economic development since 1750*. Bath: Leicester University Press, 1971.
- Tecnología americana y británica en el siglo XIX*. Madrid: Editorial Tecnos, 1977.
- HOBBSAWM, Eric. *Industry and Empire*. London: Penguin, 1999.
- JEREMY, David J. *Transatlantic Industrial Revolution: The Diffusion of Textile Technologies between Britain and America, 1790-1830*. Cambridge (Mass.): The MIT Press, 1981.
- KOROL, Juan Carlos; SÁBATO, Hilda. *Cómo fue la inmigración irlandesa en Argentina*. Buenos Aires: Editorial Plus Ultra, 1981.

- KROEBER, Clifton B. *The Growth of the Shipping Industry in the Río de la Plata Region, 1794-1860*. Madison: The University of Wisconsin Press, 1957.
- KRUGMAN, Paul. *Geography and Trade*. Cambridge (Mass.): The MIT Press, 1993.
- LYNCH, John. *Juan Manuel de Rosas*. Buenos Aires: Hyspamérica, 1986.
- MALAMUD, Carlos. *Juan Manuel de Rosas*. Madrid: Historia 16, 1987.
- MARILUZ URQUIJO, José M. *Estado e Industria. 1810-1862*. Buenos Aires: Ediciones Macchi, 1969.
- MARILUZ URQUIJO, José M. *La Industria sombrerera porteña 1780-1835. Derecho-Sociedad-Economía*. Buenos Aires: Instituto de Investigaciones de Historia del Derecho, 2002.
- MASON, Stephen F. *Historia de las ciencias. La ciencia del siglo XIX, agente del cambio industrial e intelectual*. Madrid: Alianza Editorial, 2001.
- MCLEAN, David. *War, Diplomacy and Informal Empire: Britain, France and Latin America, 1836-1852*. London: British Academic Press, 1995.
- MONTOYA, Alfredo J. *La Ganadería y la Industria de salazón de carnes en el período 1810-1862*. Buenos Aires: Editorial El Coloquio, 1971.
- MONTOYA, Alfredo J. *Historia de los saladeros argentinos*. Buenos Aires: Editorial El Coloquio, 1970.
- MUMFORD, Lewis. *Técnica y Civilización*. Madrid: Alianza Editorial, S.A., 1982.
- MAS GODAYOL, José (dir.). *La Marina. Historia*. Barcelona: Delta, 1982.
- NICOLAU, Juan C. *Ciencia y Técnica en Buenos Aires. 1800-1860*. Buenos Aires: EUDEBA, 2005.
- NICOLAU, Juan C. *Dorrego Gobernador. Economía y Finanzas (1826-27)*. Buenos Aires: Editorial Sadret, 1977.
- NICOLAU, Juan C. *Industria Argentina y Aduana 1835-1854*. Buenos Aires: Editorial Devenir, 1975.
- NICOLAU, Juan C. *Rosas y García. La Economía Bonaerense (1829-35)*. Buenos Aires: Editorial Sadret, 1980.
- ORTEGA Y GASSET, José. *Meditación de la Técnica*. Madrid: Revista de Occidente, 1957.
- ORTIZ, Ricardo M. *Historia Económica de la Argentina*. Buenos Aires: Editorial Plus Ultra, 1987.

- PANELLA, Claudio. *La ley de aduana de 1836 y su incidencia en las provincias. Un aspecto de la economía rosista*. La Plata: Instituto de Historia Argentina-Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación-Universidad Nacional de La Plata, 2000.
- PANETTIERI, José. *Devaluaciones de la moneda (1822-1935)*. Buenos Aires: Centro Editor de América Latina S. A., 1983.
- PANETTIERI, José. *Proteccionismo, liberalismo y desarrollo industrial*. Buenos Aires: Centro Editor de América Latina S. A., 1983.
- PARKER, William N. *Europe, America, and the Wider World. Essays on the Economic History of Western Capitalism*. Cambridge: Cambridge University Press, vol. 2 [“America and the Wider World”], 1991.
- PICCIRILLI, Ricardo. *Lecciones de Historia Naval Argentina*. Buenos Aires: Secretaría de Estado de Marina-Departamento de Estudios Históricos Navales, 1967.
- PIERENKEMPER, Toni. *La industrialización en el siglo XIX*. Madrid: Siglo XXI de España Editores S. A., 2001.
- RAMOS MEJÍA, José M. *Rosas y su tiempo*. Buenos Aires: Emecé, 2001.
- ROSA, José M. *Defensa y Pérdida de nuestra Independencia económica*. Buenos Aires: Huemul, 1943.
- SAMPAY, Arturo Enrique. *Las Ideas Políticas de Juan Manuel de Rosas*. Buenos Aires: Juarez Editor, 1972.
- SEGRETI, Carlos S. A. *Moneda y Política en la primera mitad del siglo XIX (Contribución al estudio de la Historia de la Moneda en la Argentina)*. Tucumán: Ediciones Fundación Banco Comercial del Norte, 1975.
- SULIVAN, Bartholomew James et al. *Life And Letters Of Admiral Sir Bartholomew James Sullivan, 1810-1890*. [S. l.]: Kessinger Publishing, 2009.
- TAULLARD, A. *Los Planos más antiguos de Buenos Aires 1580-1880*. Buenos Aires: Jacobo Peuser S. A., 1940.
- TOPOLSKI, J. et al. *Historia económica. Nuevos enfoques y nuevos problemas*. Barcelona: Editorial Crítica, 1981.
- USHER, Abbott Payson. *A History of Mechanical Inventions*, New York: Dover Publications, Inc., 1988.
- VAQUER, Antonio. *Historia de la ingeniería en la Argentina*. Buenos Aires: EUDEBA, 1968.

VÁZQUEZ DE PRADA, Valentín. *Historia Económica Mundial*. Madrid: Ediciones Rialp, S.A., tomo II, 1964.

VÁZQUEZ DE PRADA, Valentín. *Historia Económica Mundial*. Pamplona: EUNSA, 1999.

VERLEY, Patrick. *La Révolution industrielle*. Paris: Éditions Gallimard, 1997.

WEINBERG, Félix. *El Salón Literario de 1837*. Buenos Aires: Librería Hachette, 1977.

ZAEFFERER DE GOYENECHÉ, Ana. *La Navegación Mercante en el Río de la Plata*. Buenos Aires: Emecé, 1987.