

Revista

de

Ciencias Económicas

Publicación mensual del "Centro estudiantes de ciencias económicas"

Director:

Rómulo Bogliolo

Administrador:

Roberto E. Garzoni

Sub-administrador:

Rafaël Sánchez

Redactores:

**Italo Luis Grassi - Mauricio E. Greffier - James Waisman
Juan R. Schillizzi - Juan F. Etcheverry - José E. Griffi**

Año VII

Octubre de 1918

Núm. 64

DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN
CHARCAS 1835
BUENOS AIRES

Ideas y comentarios

Los puertos argentinos La Facultad de ciencias económicas prepara con gran actividad la publicación de diversos trabajos realizados por alumnos del seminario bajo la dirección y crítica de sus respectivos profesores.

Uno de los estudios más importantes es el titulado: "Los puertos argentinos y sus zonas de afluencia", del cual podemos anticipar los datos siguientes:

"a) **Navegación exterior.** — En el año 1912 la navegación exterior de nuestro país arroja un total de vapores y veleros entrados y salidos de todos nuestros puertos de 30.906.987 toneladas.

Al Puerto de Buenos Aires le corresponde el 50 o/o del movimiento total, con una entrada de:

4638 vapores de 6.962.532 toneladas.	
4539 veleros de 999.502 toneladas	7.962.034 toneladas
y una salida de:	
3946 vapores de 5.320.902 toneladas	
4426 veleros de 964.423 toneladas	6.285.325 toneladas
	<hr/>
	14.247.359 toneladas

El conflicto europeo ejerce una influencia importante sobre el tráfico del Puerto de la Capital pues le resta el tonelaje de la marina alemana y austriaca que en 1912 ascendía a 1.637.705 toneladas, lo cual, unido a la disminución general de la marina mercante internacional, contribuye al aumento de los fletes y a la paralización parcial que se observa en el movimiento de este puerto.

b) **Navegación interior.** — Del total de 19.833.626 toneladas que comprende la navegación interior argentina (año 1912) corresponde a Buenos Aires 4.925.971.

El puerto de Buenos Aires ocupa también el primer puesto entre los argentinos respecto a esta navegación interior, que es realizada en su mayor parte por buques de poco calado y de bandera nacional.

c) **Movimiento general.** — Si exceptuamos la situación anormal de la actualidad podemos afirmar que con raras excepciones el movi-

miento del puerto que nos ocupa ha seguido siempre una progresión creciente de año en año.

El movimiento total de buques del año 1914 que ha sido de 18.543.138.04 toneladas con 32.074 unidades, se clasifica en toneladas 11.385.087.32 con 3.863 buques para el comercio de ultramar y 7.158.050.72 toneladas con 28.211 buques para el de cabotaje.

Movimiento de mercaderías. — El puerto de Buenos Aires es el gran centro del comercio nacional argentino, en el se radica casi en su totalidad el de importación y en una elevada proporción el de exportación como lo demuestran las cifras estadísticas y el cuadro gráfico de la página...

Comparando las cifras relativas al tonelaje de los buques entrados y salidos y las correspondientes al movimiento total de las mercaderías con la extensión de los muelles desde 1897 a 1914 obtenemos las siguientes cifras cuya representación gráfica va a la página ...

Año	Muelles	Tonelaje buqs	Ton. p. mt.	Ton. carga	Ton. c. mts
1897	13.466	7.365.405	547	—	—
1898	13.466	8.051.045	589	—	—
1899	13.466	8.741.734	649	—	—
1900	13.466	8.047.010	597	—	—
1901	13.466	8.661.310	643	4.070.000	302.—
1902	13.466	8.902.605	661	4.305.000	320.—
1903	13.466	10.269.298	762	4.720.000	350.—
1904	13.466	10.424.615	774	5.522.000	410.—
1905	14.466	11.467.954	792	6.398.000	442.—
1906	15.466	12.448.219	805	6.521.000	422.—
1907	15.466	13.335.753	862	7.199.000	465.—
1908	15.466	15.465.417	1.000	8.578.000	490.—
1909	15.466	16.993.973	1.098	9.376.321	541.—
1910	15.466	18.114.005	1.171	8.876.885	574.—
1911	18.110	18.290.000	1.189	9.484.669	614.—
1912	18.110	19.224.671	1.061	10.023.500	553.—
1913	18.110	22.071.831	1.217	10.573.000	583.—
1914	18.110	18.543.138	1.024	7.060.000	380.—

Nada puede demostrar mejor la importancia de este gran puerto argentino y sudamericano, que las cifras estadísticas que hemos citado, que hacen ver el grado de desarrollo que va adquiriendo el comercio internacional realizado por intermedio de nuestra capital; lo que hace presagiar un brillante porvenir, por más situaciones difíciles que podamos atravesar; pues hay exceso de energías a desarrollar para explotar todo lo que constituye nuestra inmensa riqueza natural y darle utilidad y salida por nuestros grandes puertos''.

**Derechos
de tránsito**

Una de las recopilaciones más interesantes que se realizan en el mismo seminario es la relativa a *Derechos de tránsito* tanto en lo que se refiere a su faz histórica como a la interpretación constitucional de diversas disposiciones provinciales.

Concretándonos a aquel aspecto, podemos adelantar a nuestros lectores las siguientes páginas:

“Proclamada la Revolución de mayo, el nuevo gobierno siguió manteniendo en general los mismos sistemas impositivos que le legara el virreinato.

El territorio que hoy forma la república Argentina y que era parte del Virreynato del Río de la Plata, comprendía tres intendencias que subsistieron hasta poco después de 1810; eran estas las de Buenos Aires, Córdoba y Salta.

El comercio interior más importante en aquella época se efectuaba a través del territorio de la Independencia de Salta y ponía en comunicación a Buenos Aires con el Alto Perú.

Los primeros gobiernos patrios no tomaron muy empeño en modificar los impuestos existentes.

Asuntos más urgentes ocupaban su atención.

Así, pues, las primeras disposiciones sobre derechos de tránsito no son de índole fiscal, sino de carácter político, y reconocen por origen el negarse el gobierno del Paraguay a adherirse al movimiento revolucionario y el haberse convertido la Banda Oriental en centro de las tropas y de los partidarios de la metrópoli.

En 1812 aparece el primer decreto del gobierno de las Provincias Unidas. Con fecha 10 de septiembre de ese año se promulga un “Reglamento provisorio” gravando con nuevos derechos el tabaco y las harinas.

Por razones fiscales se crea con fecha 10 de diciembre de 1813 un nuevo impuesto de guerra afectando la introducción en las plazas consumidoras de yerba mate, aguardientes y vinos.

En 1814 la organización político-administrativa del antiguo virreynato había sufrido cambios de consideración.

Las intendencias habían sido reemplazadas por las ocho provincias siguientes: Buenos Aires (comprendiendo Santa Fe), Entre Ríos, Corrientes, Banda Oriental, Córdoba (comprendiendo La Rioja), Cuyo (incluso Mendoza, San Juan y San Luis), Salta (abarcando Jujuy) y Tucumán (comprendiendo Catamarca y Santiago del Estero).

Esta organización dura hasta 1820, en cuya fecha aparecen ya todas las provincias actuales con la única excepción de Jujuy, que se separa de Salta en 1834.

Pero los derechos de tránsito y de aduana provinciales no aparecen hasta después de 1820.

En este período se dictan dos decretos que sin crear impuestos nuevos, imponen una mayor vigilancia para el cumplimiento de los existentes.

El primero, fecha 6 de junio de 1815, establece que los productos que salgan de Buenos Aires para el interior deben satisfacer la mitad de los derechos que adeuden al tiempo de su salida.

El segundo, de 18 de marzo de 1818, apela al celo de las autoridades del interior para evitar que se internen en los territorios sometidos a su jurisdicción efectos comerciales que no vayan acompañados con las respectivas guías extendidas por las autoridades de Buenos Aires o Mendoza declarándolos, de lo contrario, en comiso.

La constitución de las que entonces se llamaron Provincias Unidas en Sud América, de 22 de abril de 1819, declara en su artículo 33, capítulo IV, que es atribución del congreso establecer derechos, y por un tiempo que no pase de dos años, imponer para las urgencias del estado, contribuciones proporcionalmente iguales en todo el territorio; y el artículo 34 reserva al mismo congreso las atribuciones de reglamentar el comercio interior y exterior.

A pesar de lo que establece el primero de los artículos citados, ese congreso sanciona con fecha 13 de julio de 1819, una ley creando impuestos locales en Tucumán, gravando las siguientes mercaderías, introducidas para el consumo de dicha ciudad:

Cada carga de vino	4 reales
Cada cada de fruta seca	2 reales
Cada arroba de arroz	1 real

y la extracción de:

Cueros (al pelo)	1 real cada uno
Suelas	1 real cada uno

Estos derechos fueron establecidos a solicitud de la Municipalidad de Tucumán, que propuso tales arbitrios para obtener recursos con que iniciar la construcción de un acueducto y fomentar otras obras de utilidad pública.

Poco después terminó la actuación del Congreso general, que se disuelve por falta de ambiente propicio para ejercer sus funciones, quedando el país sin gobierno y sumido en la anarquía.

Con la disolución del congreso general constituyente, acaecida el 11 de febrero de 1820, se inicia el período más desordenado de nuestra evolución histórica.

Disuelto el congreso, el Cabildo de Buenos Aires tomó el mando de la provincia.

Los perjuicios de tal estado de cosas, se hicieron sentir bien pronto. En 1824 comienza la reacción tendiente a establecer un gobierno central. A ese efecto se reunió en Buenos Aires un congreso general, en el que estuvieron representadas todas las provincias, sancionando con prioridad a la Constitución, una ley creando el poder Ejecutivo Nacional.

La provincia de Buenos Aires pasa entonces a depender de ese poder ejecutivo, que reúne los cargos de jefe de la provincia y del país.

Con tal propósito somete a la consideración del Congreso una serie de proyectos, de los cuales uno, convertido en ley y sancionado el 13 de mayo de 1826, interesa especialmente a nuestros estudios, por establecer en su artículo primero que todas las aduanas exteriores u oficinas de recaudación quedaban desde su promulgación bajo la inmediata y exclusiva administración de la presidencia de la república y que toda clase

de impuestos sobre lo que se importe en el territorio de la Unión o lo que de él se exporte es nacional.

Como complemento de la ley del 13 de marzo, el gobierno dictó un decreto declarando aduanas exteriores las de las provincias de Mendoza, San Juan, Salta y Montevideo.

Los impuestos a que se refiere la ley citada eran verdaderos derechos de aduana; puesto que gravó las importaciones o exportaciones en general.

El decreto reglamentario se refiere, en los artículos ya mencionados, a los derechos de tránsito, aunque no los nombra; y si bien no los prohíbe categóricamente, sólo los permite en una forma que los hace inútiles para la provincia que los cobre, pues siendo indirectos, su producto debe ingresar al tesoro común.

Las leyes de Rivadavia no dieron mayores frutos, por culpa de los encargados de practicarlas. Sus ideas en esta materia no fructificaron como sus ideas políticas, por haberse adelnatado a su época."