

EL COMERCIO REGIONAL EN EL SIGLO XIX

La situación de Salta y Jujuy*

Guillermo B. Madrazo

Existen varios trabajos recientes referidos al comercio que se desarrolló en el siglo XIX y primeras décadas del XX en la región del norte argentino que linda con Bolivia. Erick Langer abordó el tema en un importante artículo pionero dentro de un contexto mayor; en él dejó planteadas las líneas básicas para la investigación, al ocuparse de los aspectos fundamentales con un enfoque amplio de carácter regional (1987). También ha publicado sobre lo mismo con Viviana Conti (Langer y Conti, 1991). Esta última, a su vez, ha producido diversos trabajos (1988, 1989a, 1989b, 1992). De ella se espera una obra que será el fruto de varios años de dedicación. Además, los análisis actuales de Sara Mata referidos al proceso económico en la segunda mitad del siglo XVIII, han completado la información aportada en su momento por Sánchez Albornoz y constituyen un antecedente necesario para la explicación del proceso posterior. Lo mismo cabe decir de los resultados de Silvia Palomeque, enfocados con mayor amplitud espacial.

La presente contribución se inscribe en una línea de investigación que está orientada con preferencia hacia la historia social y hacia las relaciones que se establecen en el proceso de la producción y del intercambio. Desde este punto de vista, el comercio es un indicador estructural más que un tema específico que se agote en sí mismo y es en ese sentido que hemos abordado este análisis, a partir de una necesidad planteada por la propia investigación y como punto de apoyo para próximos avances.

Las fuentes de que haremos uso son fragmentarias pero muy ilustrativas. En ellas se basan nuestros gráficos y cuadros¹. Las que tratan acerca del comercio interior y exterior de Jujuy en la segunda mitad del siglo XVIII, se encuentran en el Archivo General de la Nación². De ellas hemos utilizado las que corresponden a la última década del período colonial. El material de que disponemos posterior a estas fechas se inicia en 1824 en lo que toca a Jujuy y en 1845 para Salta. Las series jujeñas de comercio exterior hasta 1851 están en el Archivo Histórico de esa Provincia y consisten en legajillos con registros anuales de Tomas de Razón de Guías de aduana. Las mismas comprenden los períodos 1824/1833 y 1849/1851³.

La información édita de carácter nacional relacionada con este tema, consiste en memorias y estadísticas oficiales que comienzan a publicarse

desde 1865, con datos sobre comercio exterior que parten de 1864 y otros anteriores⁴. La aduana de Salta, por ejemplo, informa al ministro de Hacienda en 1868 acerca del movimiento registrado entre los años 1845 y 1854, lo que hemos volcado en dos gráficos. Dentro de este material, es muy útil la serie de memorias anuales del Ministerio de Hacienda, que se publican sin interrupción desde 1865. Sin embargo, las que podríamos interesarnos de esta serie contienen casi siempre ingresos de aduanas y no valores o volúmenes comercializados, que son las variables con las que hemos operado para lograr una mayor aproximación al movimiento real del comercio externo. Por ello sólo usaremos para estimaciones cuantitativas las de 1864 a 1868, la de 1880 y unas pocas posteriores.

En lo referente al comercio interno provincial, sobre todo en el ámbito de Salta y Jujuy, sólo disponemos por el momento de una corta secuencia de datos pasibles de cuantificación que consisten en los asientos de pagos de alcabalas incluidos en los cuadernos de la Subcolectoría jujeña, de los años 1829 (primera mitad) y 1830/32⁵. También 1834, aun no analizado. Aunque comprenden un período muy restringido, los mismos han sido de mucha utilidad por estar referidos a una coyuntura económica singular e importante.

Para mayor información corresponde señalar que las fuentes inéditas jujeñas que hemos mencionado -algunas pertenecientes todavía a la época en que Jujuy dependía de Salta- a pesar de su carácter discontinuo y de su menor prolijidad en relación con las de la Colonia, ofrecen un material muy rico no sólo de carácter económico sino también social.

1. Hacia una nueva región: el país como marco

1.1 El vuelco hacia las economías de exportación operado en Latinoamérica a lo largo del siglo XIX, estuvo acompañado por la lenta caducidad de las formas paleotécnicas de producción y comercialización vinculadas, sobre todo, con el mercado interno regional. La puja entre lo viejo y lo nuevo alcanzó a veces niveles de confrontación ideológica que trascendían lo puramente económico para bajar a la arena de lo social y de lo político. Por ello es imposible tener una idea clara de lo que estaba ocurriendo en esos años si no se plantea como objetivo la aprehensión de la totalidad. Una totalidad en la que intervinieron los distintos actores sociales en tramas de relaciones siempre cambiantes.

En la Argentina, el proyecto de la burguesía portuaria incluyó el control del país, una apertura económica total, un mercado interno subordinado, la circulación rápida de hombres y cosas, una labor educativa acorde y el re-

emplazo biológico de la mayor parte de la población como medio para completar la adquisición y ejercicio de los nuevos valores y actividades.

Las artesanías del interior perduraron penosamente hasta el avance definitivo del ferrocarril. Desde la perspectiva mecanicista del crecimiento económico, "ferrocarril" quería decir acortamiento de las distancias, rapidez en los negocios y multiplicación de las ganancias. También significaba un aporte esencial al viejo ideal de Progreso.

Con excepción de aquellas industrias en las que operaron grandes intereses (vitivinicultura, azúcar), el resto no llegó a recibir el apoyo necesario para su subsistencia y eventual modernización. Todo se resolvía, supuestamente, a través de la competencia de precios aunque, en realidad, las políticas tarifarias impuestas desde Londres limitaron o impidieron la circulación de las mercaderías nacionales que restaban mercado a las inglesas. Habría que profundizar en la información abordada en su momento por Scablbrini Ortiz, aunque los testimonios que trae a colación son documentos impactantes que analizaremos y completaremos en otra oportunidad. Conviene recordar, sin embargo, que cien años antes Woodbine Parish, al exaltar el absoluto control que había logrado Inglaterra sobre el comercio rioplatense señalaba, como hecho facilitador, la inexistencia de una marina mercante de bandera argentina.

Esta situación histórica quitó posibilidades a la producción salvo en ramos privilegiados, y determinó en forma decisiva la orientación de las burguesías del interior hacia formas de comercio de escasa proyección y hacia actividades rurales conexas.

1.2 Dentro del proceso de transformación que remató, mal o bien, en la organización nacional, el estudio de la historia de cada provincia es un aporte necesario pero que sólo cobra sentido con referencia a la entidad nacional respectiva y a la región mayor. Es decir, se impone una perspectiva regional que capte el cambio en sus diversos aspectos. Además, esto debe ser tratado desde sus inicios o sea, desde las reformas borbónicas y el tratado de libre comercio.

En lo que respecta a estas medidas, su incidencia en el Río de la Plata ha sido analizada por Garavaglia⁶. Su estudio de diversas series de diezmos ha puesto en evidencia la indudable diferenciación regional que comenzaba a manifestarse a fines de la Colonia dentro de lo que hoy constituye el territorio argentino. El rápido avance de Córdoba y del "Nuevo Litoral", que en la transición al siglo XIX crecieron en mayor proporción que cualquier otra zona, incluida Buenos Aires, marca el inicio de una tendencia cuyo desa-

rollo habría de conducir en la etapa nacional (en aras de la reorientación del comercio hacia el Atlántico) a una pugna política y económica de la que saldría vencedora la ciudad portuaria. Una de las consecuencias de esa transición fue la nueva posición de marginalidad y retraso económico del Noroeste.

El proceso de desintegración de la región colonial y la evolución desigual que protagonizaron Buenos Aires y el interior son, desde luego, temas que han sido ampliamente tratados y debatidos. Los estudios de Halperin Donghi y de Chiaramonte son, en este sentido, óptimas fuentes de consulta⁷. En una obra reciente, que esclarece en sus distintos aspectos el proceso que precedió a la organización del país, el segundo de los nombrados amplía el conocimiento acerca de la situación económica y del realineamiento regional de las provincias en la etapa que transcurre entre la terminación de la guerra de la independencia y la caída de Rosas. La fuerte expansión de la ganadería vinculada con la exportación muestra su mayor desarrollo en Buenos Aires, pero también se advierte en las provincias mediterráneas, cuyos productos encuentran mercados en Chile y en el comercio atlántico. Con algún retraso, Santa Fe y Entre Ríos intervienen, asimismo, en este desarrollo desde una situación de creciente dependencia. Ello explica la búsqueda de nuevas conexiones. Al promediar el siglo "el sur correntino participará, junto a la ganadería de Santa Fe, Entre Ríos y a la del Uruguay, en la creciente vinculación a la economía ganadera de Río Grande do Sul, generando en el ámbito litoral las tendencias regionales *centrífugas* que afectaron también a otras provincias"⁸. En el sector andino, la orientación de Cuyo hacia Chile le dio nuevo impulso a su producción vitivinícola, en tanto el Noroeste vio reducido su ámbito de comercialización al caducar el viejo intercambio regional.

Las opiniones de los propios actores y de los observadores contemporáneos a los sucesos también suelen ser valiosas si bien, en general, sólo permiten entrever ciertos tramos discontinuos del proceso.

Algunos estados anuales de la exportación desde Buenos Aires publicados por Parish, que corresponden a varios años de la década del 20 y a otros posteriores, muestran la evolución netamente favorable de la ciudad. Sus cifras, comentadas por varios autores y aceptadas como bastante exactas y detalladas por Miron Burgin luego de un análisis crítico cuidadoso⁹, registran el desarrollo constante del comercio exterior en los años 1822, 1825, 1829, 1837 y 1849 al 51, si bien ciertas fluctuaciones de los precios en esa época introducen una distorsión considerable (por ejemplo Burgin señala -aludiendo a la tabla I de Parish- que la exportación de carne salada decreció en valor de 350.652 pesos oro en 1822 a 329.638 en 1829, lo que no condice

con el aumento que existió en realidad en el volumen comercializado. Esto se debió "enteramente a la declinación de los precios, porque en 1829 la provincia exportó casi doble número de reses que en 1822. Lo mismo ocurrió con los cuernos")¹⁰.

Las importaciones de productos ingleses al Río de la Plata en ese mismo período muestran una tendencia similar, según las cifras oficiales reunidas también por Parish, quien documenta los años de paz transcurridos desde 1822 hasta 1825 y luego desde mediados de 1848 en que cesó el bloqueo del puerto de Buenos Aires hasta fines de 1850¹¹. Otros datos de este autor son coincidentes, en tanto los del Registro Oficial de Buenos Aires de comercio exterior reproducidos por Burgin -1835 a 1840- son menos útiles, porque más de la mitad de ese período corresponde al bloqueo marítimo¹².

La relación inversa que se produjo entre el desarrollo portuario y el achicamiento y transformación de las economías regionales condujo a distintas situaciones -como se ha dicho brevemente- en función de las condiciones propias de cada lugar, de la distancia al puerto y a los posibles mercados alternativos, y del estado del transporte. En tal sentido, nos interesa establecer qué dimensión tuvo el relegamiento del Noroeste en el período nacional y cuáles fueron sus etapas características y sus consecuencias. Las respuestas que se logren serán la vía para llegar hasta la raíz del proceso histórico que investigamos. En realidad, la pregunta trae aparejadas muchas otras y una de ellas, que se refiere a un fenómeno de mucha entidad, es la que inquiere sobre el destino de la estructura social tradicional y de sus componentes étnicos y de clase, y sobre el rol y características de la burguesía del norte en esa época.

Algunos momentos constituyen jalones relevantes en esta indagación. En tal sentido, intentaremos focalizar en forma diacrónica la situación del mercado interno y del comercio de importación y exportación en Jujuy y en el Noroeste, para compararla luego con la de toda la nueva región nacional en formación. Esto lo haremos a través de diversas fuentes pero, sobre todo, de registros de aduana. No podremos comparar esos datos con los de Garavaglia, antes mencionados, porque estos últimos constituyen indicadores del estado de la producción más que del mercado, aunque unos y otros confluyen, como es obvio, en la estimación de una situación global.

2. Periodificación tentativa

La clausura del período Colonial tuvo las características de una transición signada por las reformas borbónicas. Allí está el límite entre el imperio que intentaba modernizarse para subsistir, y el neocolonialismo capitalista

que desde Europa habría de impulsar una reestructuración total de la economía y de las relaciones de poder. Lo que sigue es una secuencia de episodios a través de los cuales se fue definiendo esa transformación. Dentro de ese proceso, a partir de la revolución de Mayo hubo desfasajes entre las porciones de territorio que, pese a todo, por tradición política y cultural, siguieron manteniendo sus vínculos por medio de un frágil ensamble.

Erick Langer, en su obra citada, estableció una división cronológica en cuatro etapas que le permitió ordenar sus datos dentro del período que va desde 1810 hasta 1930. Aquí haremos algo parecido pero no igual porque, en definitiva, una cronología es sólo una herramienta útil que está en función de las hipótesis y de la delimitación del objeto.

Con referencia al sector del noroeste colindante con Bolivia, las transformaciones durante el siglo XIX pueden diacronizarse así: 1. La primera década, en la que se estaba desarrollando la mencionada transición finicolonial. 2. La etapa de los años de guerra, entre 1810 y 1824, y la prolongación de sus efectos en la década de 1830. 3. La recuperación posterior, que alcanzó distintos grados y rasgos según las zonas, y que tuvo altibajos derivados de coyunturas generales o localizadas. 4. La etapa de la reestructuración regional de fin de siglo. Aquí hay que poner atención al gran desarrollo ferroviario y, como una de sus consecuencias, al incremento del comercio de tránsito en el norte.

Este ordenamiento cronológico nos guiará, si bien no respetaremos enteramente su secuencia en nuestra exposición.

2.1 El tramo 1801 a 1810 brinda un punto de referencia muy útil. Por una parte muestra el neto predominio de Salta sobre Jujuy en lo que hace al rubro principal que en ese momento era el de la exportación de mulas. Además permite comprobar, sin lugar a dudas, su fuerte declinación posterior compensada en parte por aumentos en la exportación de otras mercancías. Si se toman en cuenta en esa primera década las exportaciones anuales de mulas efectuadas desde las ciudades cabeceras -sin considerar las receptorías, algunas de ellas jujeñas, que dependían también de Salta- se puede notar que las cifras de esta última son entre 3,43 y 6,83 veces mayores que las de Jujuy. La distancia aumenta si se incluyen las receptorías, aunque hay que advertir que la posterior separación de Jujuy en el año 1834 implicó la redefinición de las respectivas jurisdicciones.

2.2 El inicio de la República trajo consigo una prolongada inestabilidad. En el Noroeste argentino la guerra contra España multiplicó sus efectos

de paralización y ruina económica. Los testimonios en tal sentido son diversos y coincidentes sin que exista, sin embargo, un conocimiento detallado de la situación. El comercio ilegal con el enemigo, por ejemplo, puede haber alcanzado una dimensión considerable según los indicios que aportan las fuentes, pero no se ha medido su verdadero volumen ni se sabe mucho sobre quiénes fueron sus ejecutores¹³.

Los empréstitos forzosos, las confiscaciones de ganado, la lucha misma y el éxodo parecen haber llevado a la quiebra a importantes hacendados tradicionales como surge, a veces, de sus propios testimonios, aunque también en esto la información conocida hasta el momento es insuficiente¹⁴. En nuestra opinión esos años cruciales y quizás toda la década del 30 constituyen una coyuntura decisiva en lo que respecta al descenso del nivel económico de las clases altas en el área y a **la falta de acumulación del capital comercial**, la que sufrió una evidente discontinuidad que no hubiera ocurrido si hubieran existido condiciones normales.

El proceso se vincula, por supuesto, con los fenómenos que se registraban simultáneamente al norte de la frontera y que obedecían a las mismas causas. En especial, el colapso de la minería que, como se sabe, fue el detonante de esta situación crítica. En tal sentido, una de sus derivaciones más notorias la constituyó el hecho tan bien explicado por Antonio Mitre y retomado por Viviana Conti en sus trabajos: la acuñación de moneda feble como respuesta a la falta de circulante. Fueron tan profundas y tan generalizadas las consecuencias de la devaluación que como lo señala ese autor, "durante los primeros cincuenta años que siguieron a la creación de la república fue la política fiscal -antes que el mercado minero- la base de sustentación de la actividad mercantil regional"...¹⁵

Esto último es importante para nuestro planteo: ¿En qué medida se concretó ese resurgimiento en el Noroeste argentino? No es fácil lograr precisiones en torno a este problema, pese a que las fuentes, como se ha dicho, son en buen grado de carácter cuantitativo -registros contables, estadísticas- y contienen una información valiosa referida, sobre todo, a comercio exterior. Acotaremos que en nuestro caso esta documentación ha requerido un análisis y una reelaboración especiales en razón de que no mantiene homogeneidad en la forma de presentación de los registros ni tampoco, con frecuencia, en las unidades de medida (en lo que respecta a la primera mitad del siglo XIX hemos podido medir las exportaciones por los volúmenes comercializados, lo que ha implicado uniformar los datos mediante su conversión al sistema métrico decimal)¹⁶. Otro aspecto sobre el que sólo tenemos información fragmentaria, es el de la evolución de los precios.

2.2.1 Los años que corren desde 1824 a 1833 (e incluso, luego, hasta 1851) van acompañados en Jujuy por una caída muy pronunciada; a) de las exportaciones y b) también del comercio que cubría la provincia y áreas próximas, al sur de la frontera. Las cifras sobre comercio externo e interno son coincidentes y esclarecedoras. Con respecto a lo segundo, hemos comparado los montos de las alcabalas de los años 1801 a 1810 con los de 1830 a 32. El carácter limitado de la segunda serie no permite profundizar en la evolución del mercado zonal a largo plazo, pero sí categorizar la coyuntura con mucha nitidez sobre bases cuantitativas en lo que toca al comercio interno de efectos de la tierra. En este sentido, el cuadro N° 1 es elocuente. Los totales anuales de las transacciones en pesos plata de este tipo de mercancías al comienzo de los años 30, aparecen muy deprimidos en relación con los de la primera década del siglo. Si bien tendremos que tomar en cuenta otras variables que son necesarias para una evaluación definitiva, la situación que muestra el cuadro no se verá modificada de un modo sustancial. En principio, en términos de promedios globales establecidos para una y otra serie sobre el conjunto de los bienes comercializados, el de 1830 a 1832 **sólo representa el 14,84% del promedio de 1801-10**. La desproporción es notoria y habla a las claras del estado de las actividades comerciales y también económicas en general, en un sector del Noroeste que había sido floreciente hasta pocos años antes.

Las variables a que aludíamos recién se refieren sobre todo al valor y disponibilidad de la moneda y a los precios. En cuanto a lo primero, los estudios de Antonio Mitre han puesto en claro el proceso de disminución del numerario en Bolivia y en toda la región centroandina luego del colapso minero, y el papel tan importante de la feble desde los años treinta en la reactivación del mercado interno. De cualquier manera, durante el período de parálisis, en Jujuy y en todo el NOA faltaba el circulante pero la moneda, teóricamente, permanecía estable. De hecho en los comienzos de esta tercera década hubo una continuidad con el período colonial final, porque las piezas fuertes de oro y plata mantuvieron, hasta ese momento, la ley, el peso y el diámetro de las coloniales por una disposición de la recién creada República de Bolivia, de mediados de 1825¹⁷.

Por otra parte, no se puede saber aun qué cantidad de moneda feble circulaba en el NOA al empezar esa década, pero debió ser poca. Según Mitre, el decreto por el que se rebajó la ley a 8 dineros fue dado el 10 de octubre de 1829¹⁸ y la emisión de feble en el quinquenio de 1830 a 1834 no alcanzó gran volumen: sólo un 14% sobre el total emitido¹⁹. En lo que respecta al NOA todo esto indica una fase de desmonetización acompañada por un retorno par-

Cuadro N° 1: Jujuy. Mercado Interno 1801/10 - 1830/32.

Valores comercializados en efectos de la tierra (pesos plata)				
Años	Mulares	Vacunos	Equinos	Varios
1801	23.695	25.526	0	18.500
1802	15.442	19.666	690	7.893
1803	16.330	14.299	584	13.210
1804	2.856	20.042	2.439	18.156
1805	1.925	15.837	764	33.380
1806	3.610	14.652	5.405	17.345
1807	8.035	8.113	359	19.965
1808	6.867	17.890	420	44.012
1809	10.273	12.638	52	53.776
1810	720	11.184	0	15.840
1830	3.479	8	2.398	7.228
1831	544	75	1.474	6.469
1832	1.364	554	309	2.178

cial a una economía natural en la que seguramente se incrementaron las prácticas de trueque por algunos años.

Una pieza lógica en este cuadro debería ser la caída de los precios. En este aspecto hemos intentado una comparación provisional -sobre la base muy general de promedios anuales- entre los años de la primera década del siglo XIX y los de 1829 al 32 y 1834. Para ello hemos utilizado avalúos existentes en tasaciones sucesorias y los que figuran en nuestros registros de alcabalas (con frecuencia las mercaderías están aforadas de acuerdo con operaciones concretas de venta). En las postrimerías de la Colonia parece existir una relativa estabilidad, siempre en esos términos de promedios, pero luego hay indicios de declinación en algunos rubros. Por ejemplo, se desvalorizan un poco las mulas y la coca (aunque no la yerba). De cualquier manera, toda estimación numérica será riesgosa hasta tanto no existan estudios sistemáticos en este orden. En un caso (mayo de 1830) y en otro (junio), el recaudador justifica los aforos bajos del vino y de la coca respectivamente por la "baja de la plaza"²⁰.

Estas observaciones sobre el mercado interno local se completan con el cuadro N° 2, que incluye cifras de sisas y alcabalas de distintos años. Para la etapa final de la Colonia se ha tomado uno cada cinco, entre 1791 y 1810.

Con respecto a los datos sobre consumo interno de efectos de ultramar, los mismos no constituyen indicadores válidos en este caso. Esto se debe no

sólo al carácter tan limitado de la muestra (1830 a 1832), sino también a la condición propia de este tipo de comercio, cuya sujeción a circunstancias eventuales de todo orden influía en el arribo al norte de las mercancías, independientemente de la situación por la que atravesara el mercado en ese momento.

Cuadro N° 2: Jujuy. Totales de Recaudaciones de Alcabalas y Sisas. Distintas fechas.

Año	Total Alcabalas \$	Total Sisas \$
1791	3.038	8.278
1796	1.109	6.105
1801	2.800	13.347
1806	2.925	9.820
1810	3.311	11.714
1830	3.620	2.472
1831	581	2.236
1832	308	1.966
1834	348	1.834

Fuentes: Ver notas N° 2, 3 y 5.

Veamos ahora lo que ocurrió con las exportaciones en estos años, según la misma fuente.

El cuadro N° 2 (columna de sisas), el N° 3 y el gráfico N° 1, son claros indicadores de la restricción de los envíos comerciales hacia el norte. En el N° 3 se aprecia el nivel muy deprimido de los totales anuales de mulares exportados a Bolivia y Perú hasta 1833, con algunos picos de alza que no llegan a modificar la situación. En cuanto a los vacunos -otro rubro importante- su caída inicial fue aun más notoria, si bien desde el año 1828 se observa un modesto pero sostenido crecimiento.

2.3 Avanzando hacia la tercera etapa o de recuperación, hay que recordar el cambio político y administrativo que se produce en 1862 y que conducirá a la organización del país bajo el control de Buenos Aires. Hasta esa fecha, los años de la Confederación significaron, para las restantes provincias, un estado de zozobra económica constante debido a la insuficiencia de los ingresos fiscales. La aduana de Rosario no logró competir con la de Buenos Aires en la atracción del comercio europeo porque "allí todo faltaba para un tráfico en grande escala: capitales para la compra de valiosos cargamentos y frutos del país para el retorno de los buques que sin ese aliciente tendrían

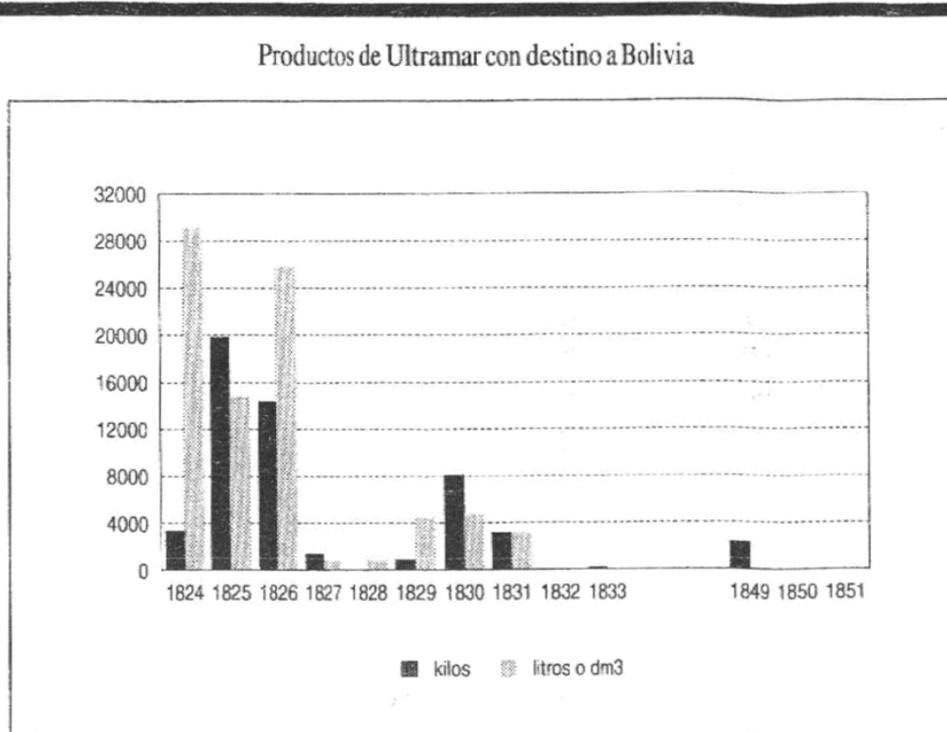
Cuadro N° 3: Jujuy. Evolución de las Exportaciones.

Ganado					
Años	Mulares	Vacunos	Equinos	Asnales	Ovinos
1801	5.650	10.463			
1802	5.667	7.080			
1803	7.772	10.663			
1804	4.811	11.259			
1805	5.409	11.840			
1806	5.537	9.501			
1807	8.457	7.479			
1808	8.134	10.563			
1809	5.898	7.139			
1810	8.117	7.569			
1824	0	0	0		
1825	702	100	181		
1826	753	7	542		
1827	3.922	0	457		
1828	1.198	5	1.943		
1829	4.528	628	2.922		
1830	2.545	1.578	1.658		
1831	879	2.536	1.885		
1832	946	2.535	685		
1833	887	3.154	481		
1849	3.502	3.158	486		
1850	3.036	4.066	578		
1851	4.110	3.134	616		
1864	16.122	9.323	964	7.164	2.268
1865	3.933	10.136	703	4.476	2.300
1866	2.801	7.175	1.272	3.886	5.134
1867	2.617	7.838	445	3.730	6.338
1868	1.728	7.348	248	3.969	5.978
1880	4.959	3.983	1.023	11.290	4.303

que volverse en lastre²¹. Por lo tanto, los buques de ultramar siguieron descargando en Buenos Aires. Las mercaderías pagaban derechos allí para seguir luego en navegación de cabotaje a los puertos de la Confederación, donde volvían a pagar. O sea que no salían de Buenos Aires en tránsito, sino de removido de plaza. Como es sabido, la ley de derechos diferenciales no logró modificar esta situación.

En cambio, el comercio exterior por el puerto de Buenos Aires era cada vez más voluminoso. En esos años la exportación de frutos del país se vio favorecida por las malas cosechas de cereales en Francia, en 1853 y 1854, y por

Gráfico N° 1: Jujuy. Exportaciones. 1824/33 - 1849/51.



la guerra de Crimea, que privó a los mercados europeos de los cereales que proveía Rusia²².

En síntesis, en lo que se refiere al interior, los efectos de ultramar se vieron encarecidos en este lapso por el peso del doble impuesto: el que pagaban los comerciantes al comprar en los almacenes mayoristas de Buenos Aires, porque estaba trasladado a los precios, y el que debían hacer efectivo al ingresar a territorio nacional, aunque este pago muchas veces fue eludido.

De cualquier modo, la actividad comercial de las provincias tendió a incrementarse lentamente en función del aumento de la demanda de los mercados constituidos por Chile, Perú y Bolivia. Vélez Sarsfield decía en 1862 que las introducciones desde el interior a Rosario y la extracción en sentido inverso casi se habían duplicado entre los años 1855 y 1860. En lugar de 300 carretas por mes se habían desplazado 500²³. Pero era un comercio azaroso, que recorría espacios perturbados por las guerras internas y por el avance de los indios pampeanos y chaqueños. El camino antiguo desde Santa Fe hacia el norte estaba cortado por esta última circunstancia y el de Rosario obligaba a un trayecto más largo, que tampoco eximía de riesgos. Las extensas discusiones sostenidas en el Senado en 1862 sobre la conveniencia de habilitar aquel viejo camino (el de los Sunchales, entre Santa Fe y Santiago) atestiguan lo dicho²⁴. El mismo había quedado inutilizado debido a las guerras civiles

y a sus diversas consecuencias, entre ellas, la desguarnición de la frontera. En opinión de Salvador María del Carril, senador por Entre Ríos, el ofrecía muchas ventajas para el tránsito "no diré de los troperos de carretas, porque entonces muy pocas partían de Santa Fe para el interior, pero sí de los arrieros de mulas: esas numerosas tropas de mulas que todos tenemos noticias que antes iban del Litoral al Perú. Estaba habilitado porque entonces esa frontera estaba cubierta"²⁵. Los indios habían invadido incluso gran parte de la Provincia de Córdoba, "cortando el único camino por donde se comunica el litoral con las provincias del interior".

2.3.1 El comercio exterior desde mediados de siglo

En 1865 la Memoria de Hacienda señalaba que era notable el aumento de recaudaciones de la aduana de Buenos Aires en detrimento de algunas del interior. Sobre todo habían disminuido las de Entre Ríos, Corrientes, Santa Fe, Salta y Catamarca. Ello se debía "a las facilidades que el comercio de las otras provincias encuentran en Buenos Aires para hacer sus transacciones".

Había también causas puntuales que contribuían a esa diferenciación: Corrientes había estado en poder del enemigo el año anterior; en Salta había influido en forma directa el bloqueo español a los puertos de Chile, lo que también había limitado el crecimiento de la recaudación en San Juan y Mendoza (además, como consecuencia del bloqueo, el gobierno de Chile había suprimido el control aduanero y habilitado puertos francos, lo que había estimulado el contrabando en Cuyo).

A estos problemas se agregaba la diversidad e inestabilidad de la moneda. En el documento se hace referencia a las dificultades que le creaba al comercio interno la fluctuación del peso papel, que terminaba gravando el consumo. Algo parecido ocurría con la moneda feble boliviana, que circulaba en gran parte del resto de la República. La misma variaba en su valor con respecto al oro, que servía de medida para las operaciones con las casas de comercio que proveían a aquellas plazas. "Esta moneda vale mucho menos en Buenos Aires que en las otras provincias y haciéndose aquí las compras, tiene el comerciante del interior que aumentar el valor de las mercaderías para recompensar la pérdida del cambio, porque sus ventas son a boliviano".

Dentro de esta tónica, el Noroeste reorientaba en gran medida su producción, en tanto la vieja estructura hacendaria continuaba vinculada al comercio exterior, pero con un rol muy disminuido y de corta perspectiva.

Si se observa una vez más el cuadro N° 3, se verá que entre 1849 y 1851 la exportación jujeña de mulares y vacunos parece estabilizarse, con un promedio anual de un poco más y un poco menos de 3.500 animales respectiva-

mente. Los registros de los años siguientes hasta 1880 pertenecen al período de la organización definitiva del país. Ellos muestran una coherencia que sólo se ve alterada en 1864 por un volumen de exportación de mulas totalmente atípico. Naturalmente existe la posibilidad de un error tipográfico (el asiento proviene de la memoria del Ministerio de Hacienda publicada en 1865). Pero de confirmarse su validez, sería lícito pensar que la cantidad extraordinaria de 16.122 mulas remitidas a Bolivia y a Perú desde Jujuy ese año fue un resultado de una demanda anterior acumulada y del breve momento de paz que siguió al triunfo de Buenos Aires en Pavón y sobre el Chacho Peñaloza. Además, en Chile y Bolivia había una estabilidad transitoria.

Pero esta situación duró poco. Cuando se produjo el bloqueo de Valparaíso por España en enero de 1866, ese acontecimiento tuvo un efecto negativo inmediato sobre el comercio externo de las provincias andinas, como fue notorio en el caso de Salta y también en Cuyo, según lo demuestran informes de la época²⁶. Perú, que era el principal mercado para la venta de las mulas y también Bolivia, tomaron parte con Chile y Ecuador en la alianza antiespañola y sólo en 1871 se firmó una tregua y en 1879 la paz.

Además, se sumaron diversos acontecimientos bélicos en el orden nacional que interfirieron el aprovisionamiento en el sur y, con ello, la comercialización externa de animales de silla y transporte: el comienzo de la guerra del Paraguay al terminar 1864; las montoneras desde fines de 1865 en La Rioja, Mendoza, San Juan, San Luis, uno de cuyos episodios fue el de la ocupación de Salta por Felipe Varela en octubre de 1867. Más tarde se produjeron también los levantamientos de López Jordán en Entre Ríos, en la década del 70.

Todo ello explicaría el descenso que hubo en la exportación de mulas desde Jujuy hacia el norte entre 1865 y 1868: 3.933, 2.801, 2.617 y 1.728 respectivamente.

En ese mismo lapso de mediados de los 60 la venta de vacunos que cruzaban la frontera hacia el sur de Bolivia tuvo muy buen resultado. Estos animales se resentían con los viajes largos y la parte meridional boliviana era el mercado natural. Además, el ganado bovino constituía un recurso generado en la zona que permitía paliar en buena medida el achicamiento del espacio comercial y de las transacciones. El tema es complejo e involucra a Salta y Jujuy especialmente, y a la zona de Cuyo, en operaciones que se orientaban hacia el norte y hacia Chile.

En cuanto a las exportaciones a Bolivia, existen referencias dispersas en la documentación correspondientes a Salta en esos años, que muestran la vitalidad del comercio de vacunos, en coincidencia con lo que indican nues-

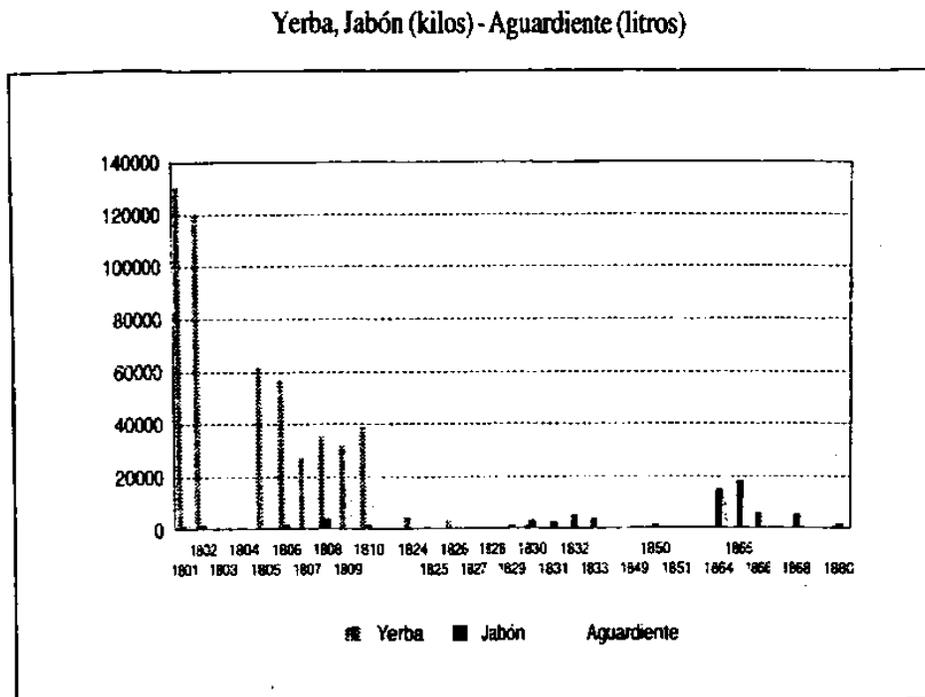
tros cuadros citados. En este aspecto las exportaciones de Jujuy alcanzan niveles que se aproximan a los de la última década colonial, si bien la curva sigue el mismo curso descendente que el de las ventas de mulas al exterior.

Por otra parte, como se podrá observar en el cuadro N° 3, es bastante significativa la exportación de asnos, que aparece documentada desde 1864. Salvo ese año, del que acabamos de señalar su atipicidad, su número supera al de las mulas hasta alcanzar la cifra de 11.290 animales en 1880 contra 4.959 mulares. Volveremos sobre esto que puede ser un indicador muy valioso de un tipo de comercio del que habitualmente hay poca información y que con seguridad involucró a muchos pequeños comerciantes y a sectores campesinos.

El gráfico N° 2 muestra la evolución de la exportación jujeña de yerba, jabón y aguardiente a través de varias etapas que cubren ocho décadas, hasta 1880.

2.4 El inicio del cuarto momento de cambio lo ubicamos en la década de 1870, cuando en los países desgajados del antiguo Virreinato que tenían puertos marítimos, surgió el ferrocarril para abrir mercados a la nueva me-

Gráfico N° 2: Jujuy. Exportaciones. 1801/10 - 1824/33 - 1849/51 - 1864/68 - 1880.



trópolis. En nuestro país, con las aduanas ya nacionalizadas, el puerto de Rosario cumplió una función dependiente del poder central radicado en Buenos Aires. Desde Rosario el Ferrocarril Central Argentino llegó a Bell Ville en 1866 y a Córdoba en 1870. Por otra parte, en el caso de las provincias de Salta y Jujuy el tramo desde Córdoba había comenzado a hacerse en carros tirados por mulas, en reemplazo de las lentas carretas. Todo esto redujo a 35 días el tiempo necesario para cubrir el trayecto de Buenos Aires a Salta, cuando antes se empleaban 4, 6 y hasta 8 meses.

A este respecto, los informes anuales de la aduana salteña elevados al Ministerio de Hacienda de la Nación en 1870 y años siguientes, señalaban los cambios que se estaban produciendo en el comercio provincial²⁷. Tradicionalmente las mercaderías de ultramar eran compradas en Valparaíso y conducidas a Salta en bultos rehechos para carga de mula a través del boquete chileno de Paipot, o para carga de burro por el puerto de Cobija. El paso cordillerano podía ser transitado en verano y era preferido, porque en Cobija la arriería era escasa²⁸.

Este circuito decayó con la reforma en el transporte. El ferrocarril había acercado el litoral a la ciudad de Córdoba "suprimiendo esa distancia, como si la tierra se hubiera encogido"... Las recaudaciones de la aduana se veían disminuidas porque el comercio de importación salteño ya no acudía en su mayor parte a Valparaíso, sino que dos tercios de las casas introductoras más importantes se dirigían a Buenos Aires, aduanando en Rosario. Hasta tal punto había cobrado importancia esta reversión que -según las fuentes citadas- sobre un ingreso potencial de 150.000 o 170.000 pesos fuertes que hubiera podido percibir Salta en 1870 por pago de derechos, 100.000 o 120.000 no habían sido recaudados allí sino en Rosario.

Como se ve, el ahorro de tiempo fue decisivo. Hasta ese momento el comercio exterior salteño operaba combinando las exportaciones de mulares y vacunos a Chile, Bolivia y Perú, con las compras de productos importados en Valparaíso, donde invertía los retornos obtenidos en aquellas ventas. Algunos comerciantes regresaban por Valparaíso y otros enviaban sus fondos a la orden de determinada casa de comercio de esa plaza. Ella ofrecía además, en ese momento, una ventaja importante en el tipo de cambio. Allí el importador "sólo en cambio de moneda obtiene un 10% de economía respecto al de Buenos Aires"²⁹. Esto, sin embargo, no fue suficiente.

2.4.1 Las expectativas y el proceso real

El jefe de la aduana en Salta, resumiendo expectativas compartidas por el comercio del NOA y por algunos ramos de la producción orientados ha-

cia el mercado externo, expresaba que, si la presencia en Córdoba del Ferrocarril Central Argentino ya había comenzado a producir ese cambio de orientación, cuando llegara a Tucumán tendría bajo su influencia a todo el comercio del norte de la República y, con su extensión hasta Salta, atraería el del sur de Bolivia. Esto último en razón "de la inmensa y desierta distancia" que separaba a ese país del Pacífico, donde realizaba sus transacciones con toda la dificultad que implica tener "la Cordillera de los Andes de por medio, que en la mitad del año interrumpe su comunicación mercantil". Desde Rosario, en cambio, ferrocarril mediante, Salta podría extender su comercio hacia el norte con ayuda de la enorme arriería existente en los Valles Calchaqués. Por otra parte, el comercio podría centralizar sus transacciones en Salta mediante el acopio de mercaderías e interesar también en forma directa a Jujuy, Tucumán, Santiago del Estero y Córdoba, y a otras provincias próximas: Catamarca, La Rioja, San Juan y Mendoza. Sobre todo la coca, el café, el cacao, los cigarrillos puros, las frutas secas y los tejidos de lana encontraban "fácil mercado y sin competencia en esta Provincia, la de Jujuy y parte de Catamarca"...

Se suponía que Bolivia podía realizar sus transacciones por esta vía con una ventaja del 29% en los costos y con el consiguiente abaratamiento en los precios de reventa. Una comparación quizás poco objetiva de los fletes tendía a demostrarlo³⁰.

El administrador nacional de rentas de Jujuy, a su vez, escribía, en ese mismo año: "no estará distante el día en que el comercio de Bolivia se ligue con el del Litoral. Este pensamiento se agita ya en Tarija y Tupiza y se ejecutará más antes, si se realiza la navegación del Bermejo, o por tierra en cuanto se establezca la vía férrea hasta Tucumán³¹.

Como se advertirá, estas ideas apuntaban a la recuperación de una parte significativa del antiguo espacio comercial, pero en función de las nuevas pautas de apertura trazadas por los países industrializados y del pensamiento económico en boga. Esto no parecía encerrar contradicciones. La gente del NOA aspiraba en definitiva a la reactivación del mercado interno regional, aspiración que servía de fundamento, también, al proyecto de navegación del Bermejo. De ese modo, en el norte, el avance de la vía férrea y el cambio que traía aparejado eran recibidos con expectativas de expansión, especialmente por el comercio local. Es así que la aduana de Salta proponía, en la Memoria correspondiente al año 1871, una reforma legal que permitiera cobrar en esa provincia derechos sobre las mercancías que llevaban ese destino y que habitualmente pagaban sus derechos en Buenos Aires, Rosario y Jujuy. "El gobierno tendría entonces en esta parte de la República una Caja, capaz de res-

ponder a las necesidades que le demandan cuatro provincias, Salta, Jujuy, Tucumán y Santiago, descentralizando los pagos, que hoy se hallan acumulados en las cajas del Rosario y Buenos Aires". Había un propósito regionalista y también provincialista en este reclamo, de aplicación de las rentas a las necesidades del NOA con centro en Salta.

Hoy sabemos, desde luego, que hubo una estimación errónea de la situación; la posición geográfica de Bolivia sobre el Pacífico fue un factor decisivo. Sobre esa base, las condiciones posteriores a 1884 al finalizar la guerra y la terminación del ferrocarril de Antofagasta a Uyuni en 1889, habrían de orientar el comercio exterior boliviano hacia Chile.

Desde el sur, el ferrocarril llegó a Salta en 1889 y casi simultáneamente a Jujuy. Recién en 1908 alcanzó la frontera, para conectar luego La Quiaca con Tupiza en 1925. Este último tramo facilitó la comunicación con La Paz.

¿Qué consecuencias tuvo en el NOA este despliegue de vías férreas desde el Atlántico y desde el Pacífico? En parte ya lo hemos adelantado pero, además, no sólo modificó los circuitos sino que redujo también la participación del comercio del norte en los réditos de las operaciones a pesar de que, en general, estas experimentaron un aumento considerable. La explicación reside en el hecho de que ahora el comercio del país e internacional, en sus aspectos más significativos, tuvo como centro a Buenos Aires, quedando disminuido el rol de las provincias del interior como intermediarias.

En 1870 Salta exportó 6.368 mulas, 3.460 vacunos, 3.206 asnos y 195 caballos. Al año siguiente, 7.951 mulas, 3.483 vacunos, 5.266 asnos, 517 caballos y 24 yeguas. Además, 30 artículos diferentes: artesanías en suela y sogas (en especial para el apero de las cabalgaduras), arroz, jabón, tabaco, etc.

También importó en 1871 alrededor de 170 productos distintos: vinos, licores finos, cervezas, cognac, ginebra; vajilla de loza y de hierro enlozado, clavos para herradura; fideos chilenos, conservas en aceite; perfumería; lienzos, zarazas, muselinas, géneros de lana y algodón y muchos otros textiles; máquinas de coser, de zapatero y otras para tareas artesanales³².

En 1874 había aumentado la exportación de productos del país pero había disminuido mucho la de animales en pie. Por una parte la producción vacuna perdía uno de sus centros de demanda más importantes debido al éxodo de la población de Caracoles, en Bolivia, motivado por la decadencia de la producción minera local. Además, también declinaba la colocación de mulares salteños en el tradicional mercado peruano. Esto ocurría, significativamente "por el mayor aumento de vías férreas" y, además, "porque el gobierno de allí en el interés de dar estimación a sus salitres, estancó ese artículo" ...³³ Esta segunda causa era coyuntural; Perú aspiraba a elevar los precios

en el mercado europeo pero, con esa medida, paralizó la exportación "y con ella la arriería que ocupaba nuestras mulas para conducir ese artículo desde las salitreras hasta el punto de embarque".

Desde entonces, la exportación salteña de ganados hacia el norte fue mínima, permaneciendo en cambio los envíos hacia Chile. En relación con esto, podemos establecer algunas comparaciones importantes entre las cantidades de ganado remitidas a Bolivia por las provincias de Salta y de Jujuy en 1880³⁴. Ese año, en lo que respecta a Jujuy, la totalidad de la exportación sujeta a gravamen en sus diversos rubros fue de 1.419 pesos fuertes y comprendió muy pocos artículos que figuran en planilla: tasajo, charqui, cueros, pieles, sebo y grasa.

La exportación libre de gravámenes sumó 358.694 pesos fuertes y reunió más de 90 rubros, algunos muy comprensivos, como "artículos de almacén" o "tejidos diversos". De esa cifra 208.482 pesos fuertes correspondían a exportación de ganados. Si se considera el total global de Salta y Jujuy reunidos, este ítem alcanza el 58,12% del valor de las remisiones, en tanto el resto de los rubros de ambas provincias comprende el 41,88% (150.212 pesos fuertes).

Es importante señalar que, a esta altura (1880), Salta había perdido su primacía en las exportaciones hacia el norte. En casi todos los rubros, con seis excepciones, Jujuy predominaba ampliamente. En lo que se refiere a ganados, las cantidades de animales exportados por esta provincia y sus porcentajes sobre los totales de Jujuy y Salta son los siguientes:

Burros	11.290:	99,29%	del total de Salta y Jujuy
Caballos	1.023:	72,81%	" " "
Mulas	4.959:	88,33%	" " "
Vacunos	3.983:	85,88%	" " "
Lanares	4.303:	100,00%	" " "
Llamas	42:	100,00%	" " "

El gráfico N° 3 permite apreciar la reorientación parcial de las exportaciones salteñas entre 1845/54 y 1864/68. El N° 4 muestra las importaciones en los mismos períodos.

En 1876 los efectos en tránsito llevados a Salta desde el norte seguían directamente hacia el sur, quedando en la Provincia sólo una cuarta parte del total³⁵. Esto mismo ocurría en una proporción mucho mayor en Jujuy, donde

Gráfico N° 3: Aduana de Salta. Exportaciones hacia Bolivia y Chile.

Años 1845/54 y 1864/68

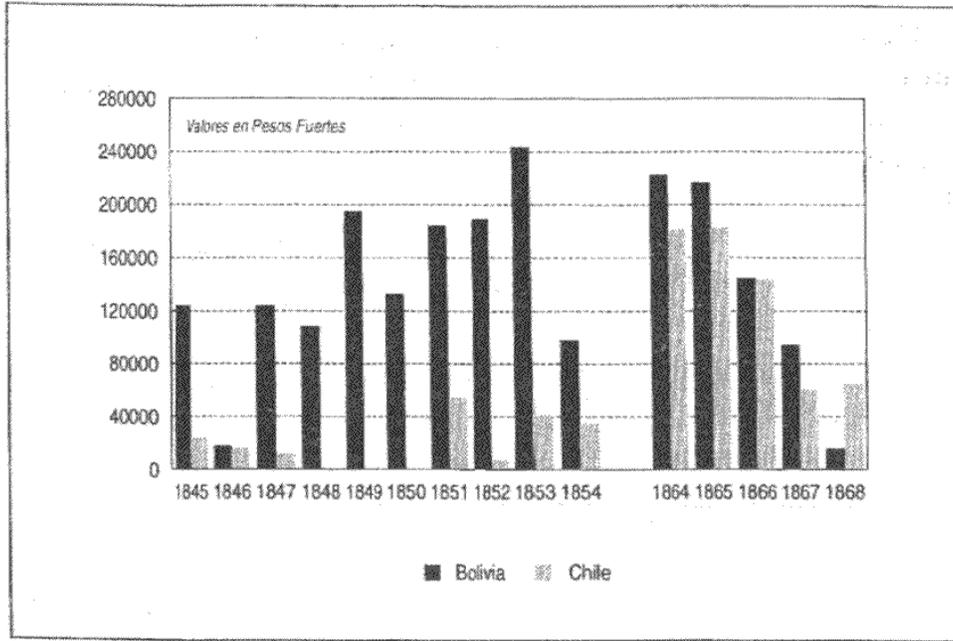
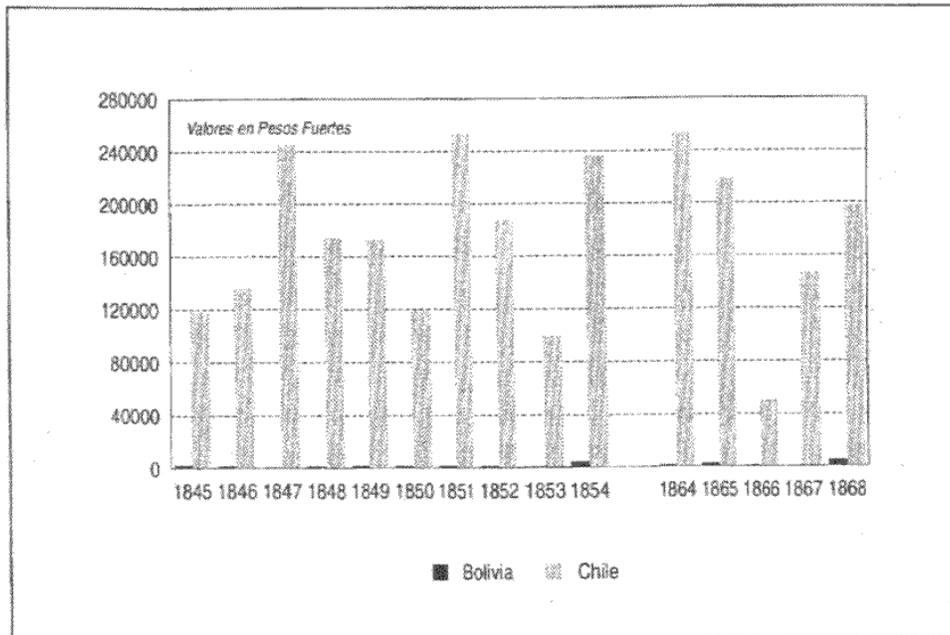


Gráfico N° 4: Aduana de Salta. Importaciones desde Bolivia y Chile

Años 1845/54 y 1864/68



los efectos en tránsito -sobre todo metales de Bolivia y productos europeos del sur- sumaban valores importantes cuyos mayores réditos de comercialización quedaban fuera de la Provincia.

En 1885 el Ministro de Hacienda destacaba la importancia del comercio de tránsito en su Memoria anual ante el Congreso, en un momento de aguda perturbación monetaria, inconvertibilidad, parálisis de los créditos externos y exceso de gastos públicos³⁶. La mayor parte de este comercio correspondía al tránsito de metales que llegaban al puerto de Rosario desde Bolivia. En este aspecto, la Memoria incluye cifras comparadas de cuatro países limítrofes con la Argentina, que se reproducen en el cuadro N° 4. Se excluye, sin embargo, a Uruguay, porque existe un error en el documento original.

Las sumas anuales del comercio de tránsito con Bolivia entre 1885 y 1891, muestran una evolución que veremos enseguida³⁷. En general, se trataba del ingreso de minerales y metales de plata para su exportación a Eu-

Cuadro N° 4: Argentina. Comercio de Tránsito en \$ m/n.

	Ingresos/84	Ingresos/85	Egresos/84	Egresos/85
Bolivia	6.371.903	10.338.054	1.211.890	1.683.863
Brasil	195.522	83.218	1.562.218	1.303.635
Paraguay	12.618	13.547	697.109	505.275

Fuentes: Ver notas N° 4 y 36.

ropa, y del egreso de mercancías extranjeras destinadas al consumo en el país vecino. El hecho de que no haya información sobre los precios de los productos que componen la serie, introduce un factor distorsivo. Quizás las series aportadas por Juan Alvarez sobre cinco productos de exportación, podrían facilitar una aproximación más exacta, ya que incluyen estos años³⁸. Por el momento, agregaremos a estas cifras que están expresadas en pesos papel, su conversión en pesos oro (cotizaciones anuales entre 1885 y 1891: 1 \$ oro = 1.37, 1.39, 1.35, 1.48, 1.80, 2.58, 3.74).

1885	.....	\$ 12.021.927	.....	\$ oro 8.775.129,1
1886	.....	\$ 7.588.229	.....	\$ oro 5.459.157,5
1887	.....	\$ 6.622.246	.....	\$ oro 4.905.367,4
1888	.....	\$ 6.003.423	.....	\$ oro 4.056.366,8
1889	.....	\$ 3.434.032	.....	\$ oro 1.907.795,5

1890	.....	\$	826.475	.....	\$ oro	320.339,1
1891	.....	\$	942.542	.....	\$ oro	252.016,6

La notable disminución del total de 1886 comparado con el del año anterior marca, muy probablemente, el inicio de la reorientación del comercio de Bolivia hacia Chile después de la guerra del Pacífico. El año 1889 y aun más 1890 y 1891 marcan nuevos peldaños descendentes. En esto debió influir la crisis del noventa y también la terminación de la vía ferroviaria que vinculó desde 1889 a Antofagasta con Uyuni, para seguir luego hacia el norte. Para un mejor conocimiento de este proceso es necesario acudir a nuevas fuentes pero, además, hay que analizar lo que ocurrió en las primeras décadas del siglo XX. A título de adelanto o de simple información se muestran a continuación los valores que pasaron por la aduana de Jujuy en 1910 desde o hacia Bolivia³⁹.

Importación de tránsito	.....	\$	316.718	oro sellado
Importación gravada	.....	\$	336	"
Importación libre	.....	\$	2.753	"
Exportación	.....	\$	65.830	"
Expn. tránsito ultramar	.....	\$	568.318	"
Total	.....	\$	953.955	oro sellado

Las cifras corresponden sólo a la aduana capitalina; las receptorías (La Quiaca, Cieneguillas, Yavi, Santa Victoria), agregan un caudal importante, pero menos discriminado. En el caso de Cieneguillas hay un registro de exportación de ganado, seguramente vacuno, de 13.247 cabezas. La Quiaca, por su parte, muestra un despegue que se explica por su posición sobre la frontera y junto a la vía férrea. Su crecimiento económico se vio facilitado también por el contrabando en todas las épocas.

Habrá que analizar la coyuntura. La simple observación indica que el total en pesos oro mantiene el rango muy bajo que observamos en los últimos años de la serie 1885/91, sobre todo si se tienen en cuenta el aumento demográfico y el crecimiento económico experimentados en la región en las dos décadas que transcurrieron hasta 1910. En lo que respecta a la exportación de animales en pie y otros productos locales y regionales (\$ oro 65.830) el sur de Bolivia era el mercado tradicional, y se hacía más accesible con el trazado de la vía férrea. Carrillo había señalado dos décadas antes la fuerte declinación de la exportación de ganado a Bolivia "que llegará a ser radical si el ferrocarril no aproxima aquellos mercados para el consumo de otros artí-

culos al que acompañaría necesariamente el consumo de ganado" ...⁴⁰ Ahora, la condición para el crecimiento parecía cumplida... ¿lo estaba realmente?

Dejaremos pendiente el análisis de un punto muy importante; aun falta medir el grado de participación de Salta y Jujuy en el comercio externo. Aparte de la producción y venta del azúcar (vinculado al mercado interno del Litoral en fechas tardías), un recurso provincial genuino fue el rubro pecuario. A fines del siglo XIX no existía en el Noroeste un verdadero desarrollo industrial, salvo el de Tucumán en torno al azúcar. En este sentido, el ferrocarril completó la dependencia con respecto a las fuentes de producción externas, especialmente europeas. La fuente de ingresos más significativa, aparte de la producción azucarera aún incipiente, fue la intermediación comercial. Según Carrillo (id.p 205) alrededor de 1890 había en Jujuy cuatro casas de comisiones y consignaciones generales, casas introductoras y varias mayoristas. No estaba organizado el crédito y escaseaba la moneda. Jujuy buscaba sus productos en las plazas de Buenos Aires, Rosario, Tucumán y Salta, y algunas veces introducía directamente de Europa.

Cabe aclarar que esta última aseveración debe referirse seguramente al mercado interno local. El comercio exterior hacia el norte, en la época en que escribía Carrillo, operaba básicamente desde Buenos Aires.

Los cuadros Nº 5 y 6 muestran el panorama general que ofrecían las aduanas del país en 1865 y 1880. Hay una baja de las importaciones y de las exportaciones en Salta entre ambas fechas y **un definido aumento en Jujuy en ambos rubros. La causa de este fenómeno es, precisamente, el gran incremento del comercio de tránsito.**

Cuadro Nº 5: Aduanas. 1865 y 1880. Importaciones.

Aduanas	Valores oficiales en pesos fuertes y porcentajes			
	Año 1865		Año 1880	
	Valores	%	Valores	%
Total nacional	35.136.184	100,0	43.653.863	100,0
Buenos Aires	27.103.017	77,2	35.898.551	82,3
Rosario	2.744.202	7,8	5.475.891	12,5
Cuyo: Mendoza	364.110	1,0	28.822	0,1
Cuyo: San Juan	558.462	1,6	165.881	0,4
NOA: Salta	220.116	0,6	193.718	0,4
NOA: Jujuy	64.637	0,2	456.458	1,0
Otras aduanas	4.081.640	11,6	1.434.542	3,3

Cuadro N° 6: Aduanas. 1865 y 1880. Exportaciones.

Aduanas	Valores oficiales en pesos fuertes y porcentajes			
	Año 1865		Año 1880	
	Valores	%	Valores	%
Total Nacional	32.741.598	100,0	54.060.297	100,0
Buenos Aires	21.996.777	67,2	38.600.538	71,4
Rosario	3.626.063	11,1	5.958.075	11,0
Cuyo: Mendoza	504.493	1,5	386.516	0,7
Cuyo: San Juan	774.176	2,4	708.495	1,3
NOA: Salta	399.215	1,2	87.424	0,2
NOA: Jujuy	133.732	0,4	354.178	0,7
Otras aduanas	5.307.142	16,2	7.965.071	14,7

Notas

* Este trabajo fue publicado por primera vez en el Anuario de la Escuela de Historia de la Facultad de Humanidades y Artes de la Universidad Nacional de Rosario, N° 16, segunda época, 1993-94. En esa oportunidad apareció con gran cantidad de errores, lo que en parte desvirtuó su contenido. Por ese motivo el autor la vuelve a publicar con las correcciones pertinentes.

¹ Hasta mediados del siglo XIX he podido trabajar con los datos que existen en los cuadernos de Tomas de Razón de Guías y de Subcolecturía General de Jujuy. Estos corresponden a períodos discontinuos (notas N° 3 y 5) pero traen información discriminada caso por caso. Dentro de ese lapso, las tomas de razón permitieron un recuento minucioso de cantidad de unidades volcadas al comercio de exportación en cada uno de los rubros gravados; véase al respecto la nota N° 16. Aunque este tipo de tratamiento es muy lento y fatigoso porque implica reordenar todo el material documental, he preferido no utilizar cifras monetarias en los casos en que tuve la posibilidad de esa opción, debido al desconocimiento que existe acerca de la historia de los precios regionales y en parte también de los medios de pago. Así he podido tratar la exportación de ganados, productos de ultramar con destino a Bolivia y de yerba, jabón y aguardiente.

En lo que respecta a las cantidades de animales, he preferido tomar en cuenta cifras "líquidas", es decir, una vez deducido el 3% de refacción. Además, en el caso de los vacunos, algunos eran sacrificados durante el viaje para consumo, lo que también se estimaba previamente.

Hasta el 1° de enero de 1854 rigieron para el comercio exterior las disposiciones de las aduanas provinciales. A partir de esa fecha tuvo una aplicación parcial la ley de aduanas de la Confederación pero sólo diez años después, durante la organización del país comandada por Buenos Aires, se hicieron efectivos la legislación nacional y el respectivo control. Las fuentes principales que hemos utilizado para esta segunda etapa de la vida nacional se indican en la nota N° 4. En este caso hubo que operar con cifras globales en pesos fuertes porque es la forma en que aparecen asentadas en aquellos casos que sirven para la comparación. En las fechas iniciales sin embargo, sobre todo entre 1864 y 1868, aun existen cantidades de ganado y otros productos para diversas provincias con sus valores oficiales respectivos.

A pesar de no haber podido deflacionar las cifras creo que estas son útiles, de cualquier modo, para indicar tendencias. En este sentido, he seleccionado aquellos años en los que existen cifras de valores comercializados, porque las rentas anuales de aduana que figuran sin interrupción año tras año, no brindan información precisa (por ejemplo, 1868 es el último año en que el ganado paga derechos de exportación. En 1870 ya las rentas nacionales de Salta y Jujuy aparecen muy disminuidas, sin que esto tenga relación con los volúmenes realizados en las transacciones).

Esta documentación permitió también realizar algunas observaciones sobre los traficantes de la época, lo que se complementó con otras fuentes, especialmente el primer catastro jujeño de 1855 y diversos padrones de población del mismo origen, anteriores al primer censo nacional de 1869 (Madrazo, 1991). Lo mismo puede decirse de algunas fuentes éditas, especialmente de visitantes ingleses que escribieron sobre los inicios del período nacional. Las de mayor interés para nuestros propósitos están citadas en la bibliografía.

² Archivo General de la Nación, Sala XIII. Libros manuales de las cajas matrices jujeñas. En esta oportunidad se consultaron los del ramo de sisas y alcabalas correspondientes a los años 1786, 1791, 1796 y 1801 a 1810.

³ Archivo Histórico de la Provincia de Jujuy. Legajillos de Tomas de Razón de Guías de 1824 a 1833 y de 1849 a 1851.

⁴ Archivo General de la Nación, biblioteca. Se consultó especialmente: Registro Estadístico de la República Argentina, T.I al VII, años 1864 a 1872 y Memorias del Departamento de Hacienda: la primera corresponde al ejercicio de 1865 (Memoria presentada por el Ministro de Estado en el Departamento de Hacienda al Congreso Nacional de 1866. Buenos Aires, 1866). El último año consultado fue 1930.

⁵ Archivo Histórico de la Provincia de Jujuy. Subcolectoría de Hacienda. Legajillos de los años 1829 (incompleto) a 1832. También 1834.

⁶ Juan Carlos Garavaglia, 1987.

⁷ José Carlos Chiaramonte, 1991. Tulio Halperin Donghi, 1972.

⁸ José Carlos Chiaramonte, 1991, p. 39.

⁹ Woodbine Parish, 1958. Miron Burgin, 1960; ver p. 64.

¹⁰ Miron Burgin, 1960, p. 64.

¹¹ Woodbine Parish, 1958, p. 526 y ss.

¹² Miron Burgin, p. 338 y ss. Ver cuadro N° 44 en p. 340.

¹³ En papeles diversos suelen aparecer denuncias sobre comunicación comercial clandestina con el enemigo español en plena guerra, en especial con referencia a ventas de animales. Por ejemplo, en un documento del Archivo Histórico jujeño del 29 de octubre de 1822 se informa oficialmente que don Casimiro Marquiegui, D. Ramón Alvarado y otros habían comprado mulada mansa y caballos "para internarse al enemigo por caminos extraviados".

¹⁴ Existen escritos inéditos del sacerdote Escolástico Zegada y de otros personajes relevantes de Jujuy que coinciden en señalar la ruina de sus patrimonios familiares a causa de la guerra y sus secuelas.

¹⁵ Mitre, 1986, p. 45 y 46.

¹⁶ En lo que concierne a la primera mitad del siglo XIX, hemos medido separadamente los volúmenes comercializados según cantidad de cabezas de ganado o bien por el peso o capacidad de otras mercancías (ver nota N° 1). Esto ha exigido, obviamente,

la conversión de medidas antiguas al sistema métrico decimal lo que, en algunos casos no muy frecuentes, implica cierto margen de duda e imprecisión. Por ejemplo, a veces figura el **cajón**, que cuando se usó para medir mineral equivalía a 50 o 60 quintales. Aquí se lo utiliza, en cambio, por su capacidad que es de una vara cúbica.

La fuente principal, sumamente confiable, ha sido el estudio de medidas de Juan Alvarez (1929). En parte hemos cotejado sus datos con otros procedentes de las tomas de razón de guías, en las que suelen constar ocasionalmente las equivalencias entre medidas no decimales que, de cualquier modo, prestan utilidad. Por ejemplo, en la toma de razón N° 26 de 1830 se registra un envío de 2 cargas de jabón de 12 arrobas cada una en 3 mulas, lo que equivalía a 6 quintales (la tercera mula estaba destinada a alternar la carga durante el trayecto, lo que era común en viajes largos). En otros casos se anotó el peso de la carga porque era menor del habitual.

Las medidas que aparecen con mayor frecuencia son: **carga de mula** = 12 arrobas = 137,78 kgs; **carga de burro** = 4 arrobas; **arroba** (desde 1801 en Jujuy) = 11,482 kgs; **quintal** = 4 arrobas = 45,93 kgs; **libra** (desde 1801 en Salta y Jujuy) = 459 grs; el **fardo** equivaldría a media carga de mula y es equiparado por Coria al tercio cuyano, con un peso de 7,5 arrobas (Coria, 1988, p. 28/9); en nuestro caso serían 6, pero con la salvedad de que el tercio y el fardo son, en realidad, medidas de capacidad y no de peso. **Tercio** = 100,48 litros; **arroba para líquidos** (1801) llamada también cántara o cántaro = 16,133 litros; **almud** (desde 1801) = 31,43 litros; **barril**: alrededor de 1820 habría sido en Salta de 62,5 litros (= 5 cuartillas de 5 frascos o sea, de 12,5 litros) = media carga de mula; **cajón** = 1 vara cúbica; **vara** = 0,842 m. Ocasionalmente se hace referencia a **carga de carreta** (= 150 a 160 arrobas).

¹⁷ Antonio Mitre, 1986, p. 28.

¹⁸ Id, p. 31.

¹⁹ Id, p. 34.

²⁰ Se advierte que el vino cuyano ha bajado de 18 o 20 pesos la carga en los inicios de 1830 a 14, 15 o 16; la coca, de precios frecuentes de 8, 9 o 10 pesos el cesto, baja en los años citados a 7 o 7,50 como cifras más frecuentes. Pero, como se ha dicho, sólo un estudio regional completo puede determinar el carácter, duración y magnitud del fenómeno, y sus causas, probablemente complejas.

²¹ Pelliza, 1951, p. 118.

²² Pelliza, 1951, p. 134. Desde marzo de 1854 hasta el mismo mes de 1856 la guerra constituyó una buena oportunidad comercial para los países cerealeros. A ello contribuyó también el hecho de que en Francia se dieron malas cosechas de cereales en 1853 y 1854 (referencias en bibliografía general, por ejemplo en Historia del Mundo Moderno, Cambridge University Press, T.X, Cap. XVIII, p. 357).

²³ R.A. Congreso Nacional. Cámara de Senadores, sesión del 12 de julio de 1862, p. 207. Buenos Aires, 1889.

²⁴ Id, p. 391 a 395.

²⁵ Id, p. 394.

²⁶ R.A. Memorias del Departamento de Hacienda; en su informe correspondiente al ejercicio de 1866 decía el administrador de Rentas Nacionales de Salta: "Desurtido como quedó el mercado de Valparaíso después del bombardeo, y los temores que por noticias se tenían, de que la España pronto volvería a continuar la guerra con las Repúblicas Aliadas del Pacífico, este comercio se dirigió a Buenos Aires en solicitud, la mayor parte de los individuos que lo componen, de nuevas relaciones, en

cambio de las que dejaban en Valparaíso". La falta de apoyo del gobierno de Mitre determinó un enfriamiento de las relaciones con Chile. En un mensaje del poder ejecutivo al Senado correspondiente al año 1868, el presidente Mitre se refería a la denuncia por parte de Chile del tratado de amistad y comercio entre ambos países, el cual hacía posible la libre importación y exportación de los artículos de producción o fabricación argentina o chilena (R.A. Congreso de la Nación Argentina, Cámara de Senadores [1868] 1893, p. 218 y 219. Véase a continuación el comentario del senador Tadeo Rojo, de San Juan).

²⁷ Son muy informativas al respecto todas las Memorias del Departamento de Hacienda de la década del 70, especialmente las del primer lustro.

²⁸ R.A. Memoria del Departamento de Hacienda correspondiente al ejercicio de 1871, p. 186.

²⁹ Id, 1874, p. 276.

³⁰ Id, 1870, p. 98.

³¹ Id, 1869, 1870.

³² Id, 1871, p. 200 a 204 y 207 a 209.

³³ Id, 1874, p. 278.

³⁴ Id, 1880, p. 188 a 196.

³⁵ Id, 1876, p. 314.

³⁶ Id, 1885, p. XLVIII.

³⁷ Id, 1891, p. 59.

³⁸ Juan Alvarez, 1929, p. 208 a 226.

³⁹ R.A. Memoria del Departamento de Hacienda correspondiente al ejercicio de 1910. T.I, p. 555.

⁴⁰ Joaquín Carrillo, 1988, p. 121. También 199 y ss.

Bibliografía

ALVAREZ, Juan

1929 "Temas de Historia económica argentina". Junta de Historia y Numismática. Buenos Aires, El Ateneo.

ANDREWS, J.

1988 "Viaje de Buenos Aires a Potosí y Arica". Quilmes (Pcia. de Buenos Aires, Hyspamérica.

BURGIN, Miron

1960 "Aspectos económicos del federalismo argentino". Buenos Aires, Hachette.

CARRILLO, Joaquín

1888 "Descripción de la provincia de Jujuy". Jujuy.

CONTI, Viviana

1989 "Una periferia del espacio mercantil andino, el norte argentino en el siglo XIX". En: Avances en Investigación, U. N. de Salta, Fac. de Humanidades. Salta.

1989 **"Articulación económica en los Andes Centromeridionales (siglo XIX)".** Anuarios de Estudios Americanos, XLVI. Sevilla.

1992 **"Espacio económico y economías regionales. El caso del norte argentino y su inserción en el área andina en el siglo XIX".** Junta de Andalucía, Sevilla.

CORIA, Luis Alberto

1988 **"Evolución económica de Mendoza en la época colonial".** U. N. de Cuyo, Facultad de Cs. Económicas. Mendoza.

CHIARAMONTE, José Carlos

1991 **"Mercaderes del Litoral. Economía y sociedad en la provincia de Corrientes, primera mitad del siglo XIX".** Buenos Aires, FCE.

GARAVAGLIA, Juan Carlos

1987 **"Economía, sociedad y regiones".** Buenos Aires, Eds. de la Flor.

HALPERIN DONGHI, Tulio

1972 **"Revolución y guerra, formación de una élite dirigente en la Argentina criolla".** Buenos Aires, Siglo XXI.

LANGER, Erick

1987 **"Espacios coloniales y economías nacionales: Bolivia y el norte argentino (1810-1930)".** En: SIGLO XIX, Univ. Autónoma de Nuevo León, F.F. y Letras. Año II, N° 4, jul-dic. 1987. Monterrey.

LANGER, Erick y CONTI, Viviana

1991 **"Circuitos comerciales tradicionales y cambio económico en los Andes Centromeridionales (1830-1930)".** En: Desarrollo Económico N° 121, ID ES. Buenos Aires.

MADRAZO, Guillermo

1981 **"Comercio interétnico y trueque recíproco equilibrado intraétnico".** En: Desarrollo Económico, 82, IDES. Buenos Aires.

1982 **"Hacienda y encomienda en los Andes. La Puna argentina bajo el marquesado de Tojo".** Buenos Aires.

1991 **"Cambio y permanencia en el Noroeste argentino. El caso de Jujuy a mediados del siglo XIX".** En ANDES, N° 4, Salta.

MATA, Sara

1989 **"Circuitos comerciales e integración del espacio andino. Salta en la segunda mitad del siglo XVIII".** Cuadernos, N° 1. Fac. de Humanidades y Cs. Sociales, UNJu. Jujuy.

1991 **"Comercio regional. Salta a comienzos del siglo XIX".** En: ANDES, N° 4, Salta.

1993 **"Articulación regional y mercado interno. Salta entre 1780 y 1786".** Junta de Andalucía, Sevilla.

MITRE, Antonio

1986 **"El monedero de los Andes. Región económica y moneda boliviana en el siglo XIX".** La Paz, Hisbol.

PALOMEQUE, Silvia

1989 **"La circulación mercantil en las provincias del interior. 1800-1810"**. En: Anuario IEHS, N° 4. Tandil, Buenos Aires.

PARISH, Woodbine

1958 **"Buenos Aires y las provincias del Río de la Plata"**. Buenos Aires, Hachette.

PELLIZA, Mariano

1951 **"La organización nacional"**. Buenos Aires, Suelo Argentino.

RAMM, Aghata y SUMMER, B. H.

1978 **"La guerra de Crimea"**. En: Cambridge University Press. Historia del mundo moderno, T.X, Cap. XVIII. Barcelona.

REPUBLICA ARGENTINA, Congreso Nacional

1889 Cámara de Senadores. 1862 (reimpresión oficial). Buenos Aires.

1893 Cámara de Senadores. 1868 (2da. ed. oficial). Buenos Aires.

REPUBLICA ARGENTINA, Depto. de Hacienda

Memorias. Buenos Aires, 1865 a 1930.

REPUBLICA ARGENTINA, Oficina Estadística Nacional

Registro Estadístico de la República Argentina, T. I al VII. Años 1864 a 1872. Buenos Aires, distintas fechas.

SABATO, Hilda

1989 **"Capitalismo y ganadería en Buenos Aires: la fiebre del lanar, 1850-1890"**. Buenos Aires, Ed. Sudamericana.

SANCHEZ ALBORNOZ, Nicolás

1965 **"La extracción de mulas de Jujuy al Perú. Fuentes, volumen y negociantes"**. En: Estudios de Historia Social. UBA, FF y Letras. Año I, N° 1. Buenos Aires.

1969 **"La saca de mulas de Salta al Perú. 1778-1808"**. Anuario N° 8. IIHR. Rosario.

SANCHEZ de BUSTAMANTE, Teófilo

1957 **"Biografías históricas de Jujuy"**. U. N. de Tucumán, FF y Letras. Tucumán.