

COMENTARIOS

Comentarios al texto de Jorge Gelman “Cambio económico y desigualdad. La revolución y las economías rioplatenses”

Viviana Conti

Universidad Nacional de Jujuy - CONICET - ISHIR

Este comentario se centra, casi exclusivamente, en los primeros cincuenta años posteriores a la Revolución de 1810, aunque con algunas proyecciones más. Otros historiadores se referirán, en esta misma mesa de debates, al período colonial abordado en el trabajo de Jorge Gelman, por lo cual nos eximimos de reiterar comentarios y nos abocamos al siglo XIX.

Realizamos este comentario con la mirada puesta desde el Interior rioplatense y más concretamente desde el Norte de dicho espacio. Deseamos aportar una mirada diferente a la tradicional visión puertocéntrica, mirada que –pensamos– puede contribuir a debates más largos y profundos acerca de la diversidad subyacente en la historia económica del actual territorio argentino, explorada de un modo escaso para el período inmediatamente posterior a la independencia.¹

Abordamos la temática regional desde una perspectiva superadora de límites políticos (nacionales o internacionales), dejando que la misma problemática regional fuese modificando los espacios geográficos donde se desarrollaban los procesos. Enfocar la temática de estudio desde la circulación de bienes y la cuantificación de los flujos nos permitió dejar de lado modelos estructurados y acceder a vinculaciones con espacios mayores –el Andino, el Atlántico y el Pacífico–, donde las divisiones políticas son superadas por la esfera de la circulación mercantil, a través de los intercambios comerciales interregionales.

La extensión del presente trabajo me impide analizar algunos temas en profundidad, por lo que debo remitir al lector a trabajos anteriores.

¹ En la última década, han salido a luz importantes contribuciones acerca de la historia económica en regiones del Interior rioplatense. Sin embargo, aún la visión porteñocéntrica de la Historia argentina sigue siendo dominante, en especial durante las primeras décadas independientes. Esto es así si tenemos en cuenta la innumerable cantidad de trabajos, investigaciones, libros y publicaciones de las más diversas especies que se refieren al actual territorio argentino, utilizando para ello sólo los análisis referentes a la historia económica de Buenos Aires y su entorno ganadero.

El sector exportador

Gelman analiza el origen de las exportaciones por el puerto de Buenos Aires en las décadas posteriores a la independencia, y concluye que están formadas, en el 70%, por producciones oriundas de la campaña bonaerense, mientras que en el 30% restante la principal participación sería de las producciones de las provincias del Litoral. Sin embargo, el hecho de que las exportaciones del Interior no figuren entre las que salen por el puerto de Buenos Aires no significa que no existan tales exportaciones. El punto débil del análisis radica en pensar que todo lo exportado, por el actual territorio argentino, salía por el puerto atlántico.

Sabemos que desde Salta y Jujuy sólo se exportaban a Buenos Aires las pieles (vicuña y chinchilla), algunos cueros y suelas; el resto de la exportaciones, compuestas por producciones agropecuarias y sus derivados, se colocaban en los mercados andinos de Bolivia y Perú (ambos comprendían las zonas serrana y la costa del Océano Pacífico). La participación del puerto de Buenos Aires como destino de las producciones de Salta y Jujuy se fue reduciendo del 22% de los valores exportados en 1830, al 4% en 1850;² la irrupción de los textiles de ultramar, producto de la revolución industrial inglesa, había desestructurado el comercio de reexportación de tocuyos andinos y redujo las exportaciones hacia el mercado porteño sólo a cueros y pieles; la depreciación de los cueros salto-jujeños, desde 1840, recortó aun más su participación en dicho mercado.

En el norte rioplatense, la reactivación de la circulación mercantil comenzó en 1826, cuando se pacificó la zona.³ Las exportaciones más importantes del período republicano temprano, estaban compuestas por ganado en pie –en especial mulas y vacas– que representaban, para las décadas de 1830 a 1850, entre el 70% y el 90% del valor total de las exportaciones salto-jujeñas⁴. La demanda de mulas para el acarreo y vacunos para la alimentación se fue incrementando en dichas décadas, al compás del desarrollo de nuevos centros mineros en Bolivia y Perú; los flujos sólo se frenaron ante la retracción de la oferta, en la que incidieron la ausencia de los ganados procedentes de las campañas cordobesa, santafesina y bonaerense, que habían nutrido los flujos coloniales.

² Viviana Conti, *Articulaciones mercantiles del espacio salto-jujeño durante el período rosista*, Tesis doctoral, UNLP, MS.

³ Con pacificación, hacemos referencia al fin de las guerras de la independencia, que en el Norte duraron hasta abril de 1825, con continuas invasiones de los restos del ejército realista, que a las órdenes de Olañeta ocupaban la zona de Chichas.

⁴ Viviana Conti, *Articulaciones mercantiles...*, op. cit.

Entre 1826 y 1830,⁵ se exportaron un promedio anual de 7.420 mulas, que salieron de las aduanas de Salta y Jujuy con destino a Perú (Lima, Huamanga, Arequipa y costa peruana) y Bolivia (Atacama, La Paz, Oruro, Potosí, Chichas, Cochabamba, Chuquisaca, Cinti y Tarija);⁶ con un aforo promedio de 9 pesos –había mulas aforadas en 8 pesos y en 10 pesos–, significan una exportación del orden de los 66.780 pesos anuales. Las mulas exportadas eran originarias de Santiago del Estero, y en menor proporción de Tucumán, y habían permanecido en invernada en los campos de Salta y Jujuy. Estos flujos se incrementaron en la década de 1850⁷ en el orden de 10.000 animales por año –para entonces el valor de aforo había aumentado a 10 y 16 pesos– y, en la década de 1860, llegó al promedio 20.000 mulas anuales exportadas.⁸

Las producciones vacunas destinadas a la exportación tardaron más tiempo en recuperarse; los saqueos de ganado por los ejércitos y milicias, durante las guerras de la independencia, habían desolado los campos salto-jujeños. Entre 1826 y 1830,⁹ sólo se exportó un promedio de 1.000 cabezas por año; recién a partir de 1831 comenzó la verdadera reactivación de los flujos vacunos, con un promedio anual de 7.000 entre 1831 y 1833, que se mantuvo con altibajos hasta las décadas de 1850 y 1860, cuando el desarrollo minero en la zona de Copiapó y Coquimbo incrementó la demanda de vacunos, en un circuito que transitaba por los Valles Calchaquíes con invernada en San Juan. Para las últimas décadas del siglo XIX, la emergencia de nuevos mercados

⁵ La extensión de este trabajo nos impide entrar en la composición de las exportaciones para cada año. Puede verse en detalle la composición de las exportaciones para el año 1830 en Viviana Conti, “Circuitos mercantiles, medios de pago y estrategias en Salta y Jujuy (1820-1852)”, en Alejandra Irigoín y Roberto Schmit, *La desintegración de la economía colonial. Comercio y moneda en el interior del espacio colonial (1800-1860)*, Buenos Aires, Biblos, 2003.

⁶ Archivo Histórico Provincial de Jujuy (AHPJ), Libro de Toma de Razón de Guías 1823 a 1833. Archivo Histórico de Salta (AHS), Carpetas de Gobierno de 1826, 1827, 1828, 1829 y 1830: Guías de exportación emitidas. Series elaboradas por nosotros.

⁷ AHPJ, Cuaderno de Toma de Razón de Guías que da inicio en el año 1849. AHS, Carpetas de Gobierno, anuales, guías emitidas hasta 1858. Las series anuales las armamos hasta 1853 y forman parte de la Tesis doctoral.

⁸ República Argentina, *Registro Estadístico de la República Argentina*, Buenos Aires, Imprenta, Litografía y Fundición de J. A. Bernheim, 1869. Tomo tercero. Exportaciones de Salta y Jujuy. El freno en la demanda de mulas fue al compás del trazado de las líneas férreas en Perú, Bolivia y norte de Chile. Véase Viviana Conti, “Entre la plata y el salitre. Los mercados del Pacífico para las producciones del Norte argentino (1830-1930)”, en Viviana Conti y Marcelo Lagos (comps.), *Una tierra y tres naciones. El litoral salitrero entre 1830 y 1930*, Editorial de la Universidad Nacional de Jujuy, 2002. pp. 119-149. Viviana Conti, “Salta entre el Atlántico y el Pacífico. Vinculaciones mercantiles y producciones en el siglo XIX”, en Bandieri, Susana (coord.), *Cruzando la Cordillera. La frontera argentino-chilena como espacio social*, Neuquén, Universidad Nacional del Comahue, 2001, pp. 233-261.

⁹ AHPJ y AHS, *Ibid.*

en el litoral salitrero chilenos y la expansión de la frontera ganadera hacia las tierras del Chaco¹⁰ duplicaron las cantidades exportadas y las triplicaron en las primeras décadas del siglo XX.¹¹

Las exportaciones de asnos y ovinos –considerados ganado campesino– estaban exentas de impuestos, razón por la cual es imposible su cuantificación; sin embargo, diversas informaciones alertan sobre la importancia relativa de estas exportaciones. Así, un presupuesto estimativo de los ingresos fiscales hablaba, en 1840, de una exportación anual del orden de las 12.000 ovejas y 8.000 quintales de lana ovina.¹² José María Dalence, al realizar la balanza comercial del departamento de Potosí, en 1846, afirmaba que había importado desde el Norte argentino 5.000 mulas, 800 caballos, 4.000 burros y 3.000 vacas, además de lomillos, riendas, estribos, pellones, tabaco y jabón, mientras que había vendido 1.200 cestos de coca y 8 arrobas de chocolate; el saldo, que ascendía a 232.600 pesos, había salido en moneda.¹³ Este movimiento comercial sólo afectaba al departamento de Potosí, no al resto de Bolivia, como tampoco a las mercancías en tránsito hacia otros centros de consumo.

Los excedentes productivos salto-jujeños se vendían en las provincias vecinas y en Bolivia. Es interesante observar, a modo de ejemplo, la dirección de los flujos del azúcar cuando hubo excedentes, mientras en 1830 el mercado de los azúcares salto-jujeños estaba en Tucumán, en 1850 el desarrollo azucarero tucumano los desplazó hacia Catamarca, La Rioja, Córdoba y el sur de Bolivia. Los excedentes campesinos lanzados al mercado cubrían demandas en áreas próximas, principalmente en los pueblos de la Puna, con incipiente laboreo minero y en los centros mineros del sur boliviano.

Podemos concluir diciendo que un sector del Interior argentino –las actuales provincias de Salta y Jujuy– no necesitaba exportar sus producciones por el puerto de Buenos Aires, sino que tenía mercados

¹⁰ La expansión ganadera sobre tierras chaqueñas puede verse en Viviana Conti, “El Norte argentino y Atacama: producción y mercados”, en *Siglo XIX, Revista de Historia*, segunda época, número 14, México, Instituto Mora, Universidad Autónoma de Nueva León, 1993, pp. 7-38.

¹¹ Pueden cotejarse cifras en Viviana Conti, “Entre la plata y el salitre...”, *op. cit.* Las fuentes que dieron origen a nuestras series son: República Argentina, *Estadística General de la República Argentina, Cuadro General del Comercio Exterior*, Buenos Aires, publicación anual para la década de 1870. República Argentina, *Estadística del Comercio y la Navegación de la República Argentina*, Buenos Aires, Compañía Sudamericana de Billetes de Banco, publicación anual desde 1880.

¹² AHPJ, CG. 1840: 1, Jujuy, junio 5 de 1840: “Presupuesto estimativo de los ingresos fiscales con el objeto de destinarlos a la creación y mantenimiento de las escuelas departamentales”.

¹³ José María Dalence, *Bosquejo Estadístico de Bolivia [1848]*, La Paz, Editorial Universitaria, 1975.

alternativos con una fuerte demanda y casi nula competencia, desde fines de la década 1820, incentivadas por un temprano desarrollo minero en Bolivia, casi inmediatamente después de su independencia, en lo que Platt llamó “el primer pico de recuperación del período republicano”.¹⁴ Por lo tanto, las exportaciones del espacio salto-jujeño no pueden estar expresadas en los volúmenes de exportación cuantificados por el puerto de Buenos Aires, ya que allí sólo enviaban algunas pieles, cueros y, eventualmente, lana de vicuña.

El sector importador

Los comerciantes importadores, por su parte, apenas se pacificó el área andina –después de los conflictos entre Perú y Bolivia de la década de 1830–, se dirigieron a los puertos del Pacífico, donde los costos de flete, las distancias, el embalaje, los aranceles portuarios, los derechos de tránsito, los medios de pago, las tasas de interés, el acceso al crédito, a las letras de cambio, y en suma, a toda operación mercantil, les resultaban mucho más rentables que el puerto de Buenos Aires. Además, debemos puntualizar que los beneficios que les otorgaba la ley de aduana de Buenos Aires de 1835 eran inferiores a los que les reportaba la ley de aduana de Chile de 1834.¹⁵

Por lo tanto, desde la década de 1840 hasta la de 1870, entre el 80 y el 90% del valor de las importaciones de bienes procedentes del mercado mundial fluía desde el puerto de Valparaíso y su subsidiario de Cobija (en territorio boliviano) hacia las casas comerciales de Salta, desde donde se revendían en las provincias vecinas.

En la década de 1840, Valparaíso contaba con sucursales y representantes de las oficinas extranjeras dedicadas al comercio de importación y exportación con Inglaterra, Francia y Estados Unidos; otras compañías menores aseguraban los flujos con Amberes, Ámsterdam, Cádiz, Burdeos, Boston, Nueva York y Baltimore. Sus negocios incluían, además de las manufacturas europeas y norteamericanas, los productos comprados en México, Guatemala, Ecuador, Perú y Filipinas. Esas mercancías que arribaban a Valparaíso eran distribuidas por todos los

¹⁴ Tristan Platt, “Producción, tecnología y trabajo en la Rivera de Potosí durante la República temprana”, en Rossana Barragán, Dora Cajías y Qayum Seemin, *El siglo XIX en Bolivia y América Latina*, La Paz, Muela del Diablo, 1997.

¹⁵ Hay varios trabajos nuestros publicados referidos al sector importador, especialmente el salteño, por ejemplo, véase Viviana Conti, “Salta entre el Atlántico y el Pacífico. Vinculaciones mercantiles...”, *op. cit.*, Viviana Conti, “Circuitos mercantiles, medios de pago y estrategias en Salta y Jujuy...”, *op. cit.*, Viviana Conti, “Vinculaciones mercantiles entre el Norte Argentino y los puertos del Pacífico a través de las importaciones (1825-1852)”, en *Historias compartidas. Economía, Sociedad y Poder, siglos XVI-XX*, Pontificia Universidad Católica del Perú, 2007, pp. 371-420.

puertos del Pacífico Sur, donde, a su vez, mantenían agentes y comisionistas.¹⁶ Entre 1840 y 1850, Valparaíso se transformó en un centro urbano dinámico, con una buena infraestructura portuaria que lo elevó a la categoría de puerto de primer nivel en el comercio mundial.¹⁷

Así, la conexión con los puertos del Pacífico le permitió al sector mercantil del actual Norte argentino beneficiarse de las ventajas ofrecidas por la Revolución Industrial. En Salta y Jujuy, los artículos de mayor consumo eran los textiles –en especial los lienzos angostos, de origen inglés y norteamericano, de 26 y 27 pulgadas–, seguidas por las manufacturas de mercería, herramientas, instrumentos de labranza y papel.¹⁸

Este comercio de importación se vio reflejado en el aumento del consumo de bienes procedentes del mercado mundial, sobre todo en la jurisdicción de Salta. Comparando los porcentajes de importaciones de Salta entre la primera y la quinta década del siglo XIX, observamos que en la primera importaba un promedio anual de 60.000 pesos, que representaban el 55% del total de las importaciones (sin ganado),¹⁹ mientras en la quinta década importaba efectos de ultramar por valor de 260.000 pesos anuales, que constituían el 90% del universo de las importaciones (incluido el ganado). De ellas, el 80% se consumía en el interior de la jurisdicción y se reexportaba alrededor del 20%.²⁰ Si cruzáramos estas cifras con los datos estimativos de población para 1854,²¹ veríamos que el consumo *per cápita* de manufacturas europeas estaría rondando los 4 pesos 4 reales, cifra inferior a la de las últimas décadas coloniales. Habría que comparar los niveles de consumo de Salta con los de otras provincias del Interior rioplatense hacia 1850, para entender si están dentro de los parámetros normales para la época.

Recapitulando, observamos un notable aumento de las importaciones –en especial, de los efectos de ultramar– y un acrecentamiento

¹⁶ Eduardo Cavieres, *Comercio chileno y comerciantes ingleses. 1820-1880*, Santiago de Chile, Editorial Universitaria, 1999, pp. 127 a 129.

¹⁷ Carmen Cariola y Osvaldo Sunkel, *Un siglo de historia económica de Chile, 1830-1930*, Santiago, Editorial Universitaria, 1991, pp. 31 y 32.

¹⁸ La composición de las importaciones la hemos analizado en la Tesis doctoral. También puede verse algunos detalles en Viviana Conti, “Vinculaciones mercantiles entre el Norte Argentino y los puertos del Pacífico a través de las importaciones...”, *op. cit.*

¹⁹ Silvia Palomeque, “La circulación mercantil en las provincias del Interior, 1800-1810”, en *Anuario* núm. 4, Tandil, IEHS, 1989, p. 202, Anexo, Cuadro I.

²⁰ La serie completa la hemos trabajado en la Tesis doctoral. Sin embargo, pueden cotejarse cifras de importaciones para el año 1850 en Viviana Conti, “Circuitos mercantiles, medios de pago y estrategias en Salta y Jujuy...”, *op. cit.*, gráfico 12 y Viviana Conti, “Vinculaciones mercantiles entre el Norte Argentino y los puertos del Pacífico a través de las importaciones...”, *op. cit.*, Cuadro 3.

²¹ No hay datos concretos para el período, véase Ernesto Maeder, *Evolución demográfica argentina desde 1810 a 1869*, Buenos Aires, EUDEBA, 1969, pp. 53-54.

de las exportaciones hacia los mercados andinos. Entonces, la pregunta que surge, es si este incremento en la economía regional se tradujo en un crecimiento económico, tal como se lo pregunta Gelman. Nosotros hemos dibujado balanzas comerciales del espacio salto-jujeño para 1830 (miden la reactivación de los flujos), para 1840 (en medio de las guerras civiles que azotan a la zona) y para 1850.²² Los datos que arrojan nos inducen a afirmar que, salvo durante las guerras civiles (1840), las balanzas comerciales muestran un moderado equilibrio; nuevamente, pensamos que habría que compararlas con balanzas similares en otras jurisdicciones del Interior rioplatense para la misma época, a fin de tener una imagen más concreta de la realidad económica del momento.

Observaciones finales

Si el movimiento comercial del Norte argentino (actuales provincias de Salta y Jujuy) no está representado en las series de importaciones y exportaciones del puerto de Buenos Aires y sabemos que algo similar ocurre con otras provincias del Interior, como el frente andino, entonces concluimos que es innecesario seguir utilizando las mismas fuentes para arribar a conclusiones generales sobre los desarrollos regionales en el territorio argentino, fuentes que, por otra parte, nos siguen diciendo que sus datos se refieren mayoritariamente a la campaña bonaerense y aledaños.

Como afirma Gelman, si las regiones del Interior pudieron construir o reconstruir sus propios circuitos con distintos mercados –muchos de ellos en auge, no en crisis– sería necesario examinar las balanzas comerciales, para saber si les fue bien, moderadamente o muy mal en la coyuntura posterior a la independencia.

²² Este trabajo lo realizamos en el marco de la Tesis doctoral; lamentamos carecer de espacio en este comentario como para explayarnos más analíticamente sobre este tema.