

## Aproximación a la génesis de una élite azucarera. Las exportaciones tucumanas en carretas, 1863-1867\*

Daniel Campi\*\*

CONICET - UNIVERSIDAD NACIONAL DE TUCUMÁN  
dcampi@herrera.unt.edu.ar

### RESUMEN

La historiografía ha puesto énfasis en el papel relevante que jugó el comercio de larga distancia en la acumulación de los capitales que se invirtieron en las décadas de 1870 y 1880 en la modernización de la industria azucarera tucumana. En este artículo se pretende poner a prueba tal hipótesis, analizando las “exportaciones” en carretas desde S. M. de Tucumán entre 1863 y 1867. Se determina la orientación y la estructura de dichas “exportaciones”; se identifican comerciantes y troperos; se establecen rangos en función de su importancia relativa y se indaga sobre las relaciones que vinculaban entre sí a los diversos actores económicos.

### ABSTRACT

*About the origins of a sugar productive elite. The exportations in carts from Tucumán, 1863, 1867.*

Historiography has emphasised the importance of long distance trade in the accumulation of capitals which were invested to modernise the sugar industry In Tucumán, during the 1870 and 1880 decades. This paper attempts to discuss such hypothesis analysing “exportations” in carts from S.M. de Tucumán between 1863 and 1867. We consider the orientation and structure of such exportations and identify tradesmen and horsemen; we settle ranges according to their relative importance and we investigate the relations between the different economic performers.

129

---

\* Este trabajo se plantea como una “aproximación” pues un problema de la magnitud del enunciado no puede resolverse analizando sólo un lustro de un proceso de décadas. Es nuestra intención continuarlo, ampliar el período bajo estudio e incorporar una gama más variada de fuentes. Queremos agradecer a Ventura Murga, Jorge Corominas y Jorge Iramain (h), que aportaron mucha de la información genealógica que hizo posible este trabajo; a Viviana Conti, por los datos que brindó sobre el comercio salteño y por los comentarios que realizó a la primera versión de este avance; a Donna Guy y Eric Langer por sus valiosas sugerencias, algunas de las cuales no hemos podido desarrollar e incorporar a este texto por la tiranía del tiempo. La investigación ha sido desarrollada en el marco del Proyecto de Investigación Plurianual del CONICET “Hombres y tierras en el Noroeste argentino. La larga transición del siglo XIX”.

\*\* Colaboradores: Beatriz Peralta - Pablo Ivires - Esteban Nicolini

#### EL PROBLEMA

A principios de la década de 1870, Arsenio Granillo explicaba el origen de los capitales que se reinvertían entonces en la modernización de los rudimentarios ingenios azucareros tucumanos, proceso que estaba transformando radicalmente el perfil productivo y el paisaje social de la provincia. Para el autor del primer informe estadístico sobre Tucumán, parte del millón de pesos en que, aproximadamente, consistía según sus cifras el saldo anual positivo del comercio que Tucumán mantenía con las provincias vecinas, con Bolivia, Chile y el Litoral, era reinvertido en maquinarias, edificios y “progresos de sus industrias” (Granillo, 1872: 106). En consecuencia, de acuerdo a esta visión de época, el destacado papel de Tucumán como plaza comercial en el norte aparecía como el fundamento de la consolidación de su perfil industrial.

Cuarenta años después, en 1914, el geógrafo francés Pierre Denis reiteraba esta línea argumental:

[...] más que de la ganadería, Tucumán vivía de la gran ruta del Perú, en la cual constituía la etapa principal, por ser el punto de contacto entre la planicie y la montaña [...] Sus principales industrias, como la fabricación de arneses para los arrieros de la montaña, y la construcción de carretas para los troperos del llano, se vinculaban estrechamente con las actividades de esa ruta comercial. El camino del Perú y las gentes que por ella circulaban constituían el mercado para su agricultura, sus trigos y su harina. Gran parte de Bolivia bajaba para aprovisionarse en las tiendas de Tucumán, y los comerciantes de la ciudad aceptaban en consignación los minerales bolivianos, cuyo destino era la exportación. El Tucumán antiguo es, por lo tanto, un excelente ejemplo de ciudad caminera; a semejanza de ciertas regiones de Europa como Flandes y Picardía, donde la activa circulación comercial fuera la causa determinante del desarrollo de una gran industria, la influencia de ese factor no fue menor aquí en el nacimiento y localización de la industria azucarera (Denis, 1992: 14-15; también, Denis, 1987: 111).

En las décadas de 1970 y 1980 esta fuerte hipótesis fue retomada por Giménez Zapiola (1975), Guy (1981) y Mitre (1986), quienes coincidieron en cuatro puntos claves: a) Tucumán habría desempeñado un rol central – inclusive dominante– en el comercio regional; b) esa posición posibilitó a la provincia tener una balanza comercial favorable, pese al saldo negativo del intercambio que sostenía con el litoral atlántico; c) los intereses comerciales y manufactureros no entraron en colli-

sión; por el contrario, se beneficiaban mutuamente en una estrecha asociación; d) el más concentrado segmento de los comerciantes implicados en ese tráfico desarrolló estrategias de inversión que, diversificando sus intereses, lo transformarían de fines de los 60 a mediados de los 80 en una de las más poderosas burguesías agroindustriales del interior, la del azúcar.<sup>1</sup>

Hay casos muy notables que confirmarían parcialmente esa hipótesis, el de las familias Posse, Méndez y Gallo, para tomar algunas de las más destacadas en ese tránsito de burguesía mercantil a burguesía azucarera.<sup>2</sup> Las dos primeras ya tenían un papel

importante en el comercio interregional en las primeras décadas del siglo XIX (Nicolini, 1994: 67), lo mismo que los Gallo en las décadas de 1830 y 1840, función que los tres grupos familiares acentúan o conservan en la década del 60. La “Memoria histórica y Descriptiva de Tucumán”, de 1882, menciona a los Posse (especialmente a Wenceslao) y a los Méndez como “los iniciadores de la reforma [tecnológica] que después ha tomado tanto vuelo”, a la vez que incluye a las repúblicas de Chile y Bolivia entre los mercados de consumo de los productos tucumanos (aguardiente, tabaco, ganado, etc.) (Bousquet, et. al., 1882: 516, 570). Los trabajos de Langer (1987: 141), que ponen énfasis en la pervivencia en el siglo XIX y primeras décadas del XX de los circuitos comerciales forjados en el marco del “mercado interno” de la América colonial, dan sustento también a la tesis aludida.

Sin embargo –e independientemente de que esta hipótesis explicativa sobre el origen del empresariado azucarero tucumano aparezca como la más convincente y coherente de las formuladas sobre el problema–, es necesario señalar dos cuestiones que quedan irresueltas. La primera es que no está demostrado que todos los industriales azucareros que aparecen con fuerza en los 70 hayan iniciado sus actividades con capitales gestados en la actividad comercial.<sup>3</sup> Faltan al respecto muchos estudios de caso, los

<sup>1</sup> Vale la pena transcribir una larga cita de Mitre que sintetiza muy bien este esquema: “[Tucumán] continuará en el período republicano realizando un activo comercio con Bolivia y el sur peruano [...] Gracias a los saldos positivos de su comercio con dichas áreas y debido a la precaria comunicación con la costa atlántica, la provincia conseguirá concentrar en su territorio cantidades apreciables de moneda. Este estado de cosas perdura por algunas décadas, tiempo suficiente para que la clase propietaria de Tucumán modifique la estructura productiva de la provincia incentivando, especialmente, la industria azucarera que le permitirá una inserción más rápida y favorable al sistema primario exportador dominante durante el último cuarto del siglo XIX. La moneda boliviana, como vemos, fue una pieza importante en este proceso” (Mitre, 1987: 70).

<sup>2</sup> Según Viviana Conti, estas tres familias mantenían una activa relación comercial con Salta en la década de 1840 y en esa plaza adquirirían efectos de ultramar entrados por puertos del Pacífico.

<sup>3</sup> Del mismo modo, no todos los grandes comerciantes tucumanos de la etapa previa al “despegue” azucarero se volcaron a esta actividad.

que no son fáciles de encarar por la dificultad de acceder a fuentes apropiadas, en particular papeles privados. Por otro lado, y vinculado al punto anterior, no existen trabajos de base sobre el comercio tucumano en la etapa clave en este proceso de acumulación de capitales, las décadas del 50, del 60 y la primera mitad de la del 70, años previos a la llegada del ferrocarril y la euforia de inversiones que le sucede. Naturalmente, nadie ha intentado todavía verificar la cuestión crucial de la hipotética balanza comercial superavitaria tucumana,<sup>4</sup> ni estudiar el desenvolvimiento de los actores involucrados en actividades mercantiles.

Nuestra investigación (de la cual este trabajo debe considerarse sólo un avance producto de una primera etapa exploratoria) pretende recoger y sistematizar información relevante que permitiría repensar el tema con un mayor sustento empírico. Analizando los datos sobre exportaciones en carretas conservados en el Archivo Histórico de Tucumán, se podría determinar la orientación y la estructura de las exportaciones tucumanas; identificar a los comerciantes exportadores y troperos; establecer rangos en función de su importancia relativa; profundizar el conocimiento sobre las vinculaciones entre los diversos sectores involucrados en las actividades econó-

<sup>4</sup> Partiendo de sus investigaciones sobre el comercio tucumano en la primera mitad del siglo XIX, Nicolini (1994) ha elaborado una propuesta metodológica para la elaboración de balanzas comerciales considerando flujos de mercancías, servicios y movimientos financieros.

micas, como también realizar diversas inferencias sobre el sistema productivo y la economía tucumana del período. Por lo tanto, si bien se cuantificarán exportaciones y se construirán series, más que medir flujos nuestro interés apunta a detectar y caracterizar a los actores económicos.<sup>5</sup>

#### LAS FUENTES

Para tales fines se han utilizado los comprobantes del cobro del “Impuesto a las Carretas del Tráfico Exterior” que se conservan en la serie Comprobantes de Contaduría del Archivo Histórico de Tucumán. Tal gravamen fue establecido en 1854 por la Legislatura provincial, la que reafirmó su vigencia en 1855 y 1860. En realidad, de ese modo se conservaban los derechos sobre al tráfico interior – abolidos por el Pacto de San Nicolás y la Constitución Nacional de 1853– de un modo similar a lo pautado por el Reglamento de Hacienda de 1847. Para Bousquet, el cambio de nombre se debía

[...] a la necesidad de disfrazar la inconstitucionalidad de un impuesto que se quería conservar para no disminuir las rentas de la Provincia, a pesar de las prescripciones de la Constitución Nacional que atribuye los derechos de exportación al Gobierno general, con exclusión de los gobiernos de provincia. (Bousquet, 1878: 80-81)

<sup>5</sup> Con relación a la medición de flujos, los datos que proporcionan las fuentes –que sin duda subestiman el movimiento real– son útiles sobre todo para verificar tendencias.

Lo cierto es que a partir de 1855 toda tropa que partía de la provincia, ya sea con exportaciones tucumanas genuinas o con reexportaciones, estaba obligada a pagar 4 \$ por carreta. Ello permite contar con una importante masa documental para el estudio del comercio tucumano y de todo el norte, toda vez que un elevado porcentaje de tales comprobantes consignan los destinos, los nombres de los troperos y el de los comerciantes que despachaban las tropas. A partir de 1862 se encuentran comprobantes que comienzan a describir el contenido de las cargas, mencionando –junto a los datos anteriores– los nombres de los propietarios de los productos exportados y el origen de éstos, modalidad que se hace más frecuente en 1863 y se generaliza en 1864. Precisamente en éste último año el gobierno provincial estableció –con fines estadísticos, según Bousquet– la obligación de describir con exactitud las cargas, detallando “el número de piezas o arrobas de cada una de las especies” que se conducían (Bousquet, 1878: 86), lo que incrementa la riqueza de la fuente, que contiene hasta 1870 información para avanzar sobre nuestros objetivos. Con ese propósito hemos reunido la información contenida en todos los comprobantes del cobro del impuesto de 1863 a 1870, procesando hasta la fecha (abril de 1996) los correspondientes al período 1863-1867. Con ellos se elaboró una base de datos, la que se ha cruzado con otras complementarias que contienen información también relevante sobre la evolución económica de la provincia y sobre las actividades de los actores económicos, en particular

una elaborada con los padrones de patentes que dan cuenta de la percepción de impuestos a actividades comerciales y manufactureras. A la vez, se ha verificado la representatividad de la información de los Comprobantes a partir de los datos consignados en los Manuales y Mayores de Contaduría, en los que quedó registrado –resumidamente– el cobro del impuesto en cuestión. Por último, se ha recurrido a la serie Protocolos para detectar constitución de sociedades, operaciones de compra-venta de propiedades, préstamos, etc., de los actores económicos intervinientes en el comercio de exportación.<sup>6</sup>

La documentación utilizada tiene, sin embargo, ciertas limitaciones. La más importante es que no refleja el conjunto de las exportaciones tucumanas. Naturalmente, a partir de la misma no pueden inferirse las exportaciones de ganado en pié, ni las que se realizaban a lomo de mula, que parecerían haber tenido un volumen no despreciable. En efecto, el tráfico hacia el sur (a Santiago del Estero, Córdoba, Rosario de Santa Fe y Buenos Aires) se hacía predominantemente en carretas. En carretas, pero también en mulas, se remitían mercancías a Salta y Jujuy. Pero sólo a través de recuas de mulas podía Tucumán conectarse comercialmente con Catamarca, La Rioja, Cuyo y Chile.<sup>7</sup> Por otro lado, nuestra impre-

<sup>6</sup> No se ha sistematizado a la hora de presentar este trabajo toda la información recogida.

<sup>7</sup> Erick Langer nos hizo notar que la plata que desde Bolivia se exportaba en piñas por el puerto de Buenos Aires bajaba a lomo de mulas, razón por la

sión es que los datos reflejan sólo el gran comercio, aquel que por la importancia de las tropas no podía evadir el control fiscal, el que tenía como protagonistas a medianos y grandes comerciantes y troperos. El número promedio de carretas de las tropas (entre 8 y 9 para los viajes registrados al norte; y 20, aproximadamente, para los que se dirigían al sur) indica que el tráfico más menudo, el encarado por el segmento más débil de troperos y pequeños comerciantes, no quedó registrado en la fuente. Los casi inexistentes registros de viajes a Santiago del Estero (una carreta en 1864 y otra en 1865), como la ausencia de referencias en los comprobantes sobre exportaciones de cereales y otros alimentos, sugieren lo mismo. Por lo tanto, la documentación analizada es representativa de una porción muy relevante de las exportaciones tucumanas, pero no sabemos exactamente en qué porcentaje.<sup>8</sup>

Una segunda limitación es que no en todos los comprobantes se detalla la carga (ausencia generalizada en los años 50), muchos de los cuales carecen, además, de los nombres del tropero y del comerciante que abonaba la tasa. En consecuencia, cierto porcentaje de los comprobantes no permite discriminar el contenido de las cargas y los propietarios de los efectos exportados. Por otro lado, no se des-

cribe el contenido de los “bultos de mercaderías” (que constituyen el grueso de los despachos a Salta), aunque sí se consigna el peso de los mismos. En cambio, en las cargas a Rosario se discriminan –en general– las mercancías, anotándose el nombre de los propietarios, el origen de los productos (tucumanos o salteños, por ejemplo, en el rubro suelas y vaquetas) y el peso de los despachos (en unidades, para suelas, vaquetas, bateas, etc.; en arrobas o libras para los fardos de tabaco, aperos, pellones, retobos de queso, etc.), pero no todos los documentos poseen este dato. Sin embargo, este inconveniente es solucionable, pues se puede determinar con bastante aproximación el peso de tales cargas a partir de otro dato que se encuentra invariablemente, el número de fardos o de retobos de la mercadería en cuestión, de los cuales hemos inferido un peso promedio (las desviaciones standar calculada sobre los promedios indican que las medias poseen una buena confiabilidad). Por último, dentro de las limitaciones de la documentación hay que señalar otras tres: las cargas no son valoradas (el impuesto es sobre las carretas; por lo tanto, los documentos no nos informan sobre precios de los productos exportados); no se conservaron todos los comprobantes;<sup>9</sup> y de las exporta-

---

cual el paso de esta mercancía por territorio tucumano tampoco ha quedado registrado en nuestras fuentes.

<sup>8</sup> Obviamente, tampoco pueden extraerse noticias de esta fuente del intenso tráfico interno de la muy mercantilizada economía tucumana de la época.

<sup>9</sup> Esta limitación puede salvarse parcialmente acudiendo a los Mayores y Manuales de Contaduría, libros en los que quedaron registrados todas las tropas que abonaron el impuesto, con nombre del tropero, de quien pagó la tasa, número de carretas y destino. Estos asientos no describen, sin embargo, el contenido de las cargas.

ciones de los departamentos del sur tucumano (despachos en carretas que no pasaban por la ciudad capital) no se conservó de manera sistemática documentación, más allá de los esfuerzos del todavía débil aparato estatal por hacer cumplir rigurosamente en todo el territorio provincial las obligaciones tributarias.<sup>10</sup>

#### EL COMERCIO TUCUMANO EN LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XIX

Como señalaba Denis, la ciudad de Tucumán poseía una ubicación estratégica que le permitía conectar, cual una bisagra, los importantes mercados andinos con el litoral atlántico. Paso obligado de los efectos de ultramar que desde Buenos Aires se remitían a Salta, Jujuy y al Alto Perú y luego a Bolivia –y de los productos

cuyanos que tenían el mismo destino–, le era menos costoso que a aquellas remitir sus producciones a los mercados del litoral. Sin embargo, como gran parte del antiguo “espacio económico peruano”, en toda la primera mitad del siglo XIX sus intercambios mercantiles se caracterizaron por desenvolverse bajo el influjo de diversas fuentes de aprovisionamiento de bienes importados y por no depender de un sólo mercado de consumo para la colocación de sus productos (por el contrario, éstos tendrán una amplia dispersión espacial). Serán las repercusiones de diversas coyunturas políticas y militares sobre esas fuentes de aprovisionamiento y esos mercados las que reordenarán los flujos, las que moderarán la inclinación de la provincia hacia el Atlántico –tal la tendencia de larga duración que se manifestaba ya a fines del siglo XVIII–, reorientándola parcialmente hacia el Pacífico y el mundo andino conectado a sus puertos.

Dos trabajos recientes, referido uno a las importaciones tucumanas de efectos de ultramar entre 1825 y 1852 (Nicolini, 1992), y el otro a las exportaciones del interior hacia Buenos Aires durante el período 1831-1850 (Rosal, 1995), nos permiten observar la tendencia general de los flujos mercantiles de la época y, dentro de ella, el impacto de los bloqueos del puerto de Buenos Aires y de algunos episodios de las guerras civiles sobre el comercio tucumano. En el primer caso, el de las importaciones de efectos de ultramar, la dependencia de Tucumán frente al puerto de Buenos Aires era muy fuerte y sólo las subidas de precios por la retracción de la ofer-

<sup>10</sup> Hasta el presente las aproximaciones sobre el comercio tucumano se elaboraron a partir de los registros conservados en la Tesorería de la capital. Ello ofrece un panorama distorsionado, como lo demuestra un estudio comparado –para 1837– de los despachos asentados en la capital con los de la receptoría de Río Chico. De acuerdo a esta investigación, en las exportaciones de la capital hacia el sur predominaban los derivados de la ganadería, mientras en las de Río Chico el tabaco aparece como el producto más relevante, siendo los puntos de destino principales las provincias del Oeste, Cuyo y Chile. Considerando globalmente los despachos de tabaco, desde Río Chico se exportaron ese año 278.000 mazos, mientras que desde S. M. de Tucumán sólo 88.200 (Miranda y Nahuz, 1996: 50).

ta ocasionadas por los bloqueos de 1827, 1838 y 1845, hacían resurgir los centros alternativos de bienes importados, que repuntan su participación en 1828-29, 1839 (para 1840 no se disponen de datos) y 1846-47, aunque “una vez finalizado el bloqueo los porcentajes del comercio con la Vertiente del Pacífico vuelven a ser irrelevantes. La única excepción está dada en 1850-1851 que ronda el 10 %” (Nicolini, 1993: 71).<sup>11</sup>

Esta realidad era diferente a la de otras provincias norteañas, como Salta, cuya vinculación con el Pacífico y Bolivia era mucho más estrecha. Actuando como verdadero triángulo comercial, los intercambios salteños de la década que va de 1845 a 1855 muestran una muy marcada dependencia de los puertos del Pacífico en cuanto a importaciones, área con la que tiene un saldo comercial negativo de 1.550.000 \$ fuertes, frente a un saldo (también negativo) de 400.000 \$f que resulta de sus intercambios con el litoral atlántico (Schleh, 1914: 150-51).<sup>12</sup> Catamarca, por su parte, tiene

en esos mismos años a Chile como primer proveedor de sus importaciones, del que recibe productos por 2.585.040 francos, frente a 2.361.605 de la misma moneda que adquiere en las provincias argentinas (Du Graty, 1968: 66).<sup>13</sup>

En cuanto a lo que expresan los datos sobre exportaciones a Buenos Aires, de acuerdo a las cifras de Rosal la vinculación de Tucumán con el litoral rioplatense se revela decididamente más estrecha que las de las otras

---

exportaciones al Pacífico sumaron 188.158 \$f y las importaciones de sus puertos 1.736.169; al litoral argentino exportó 123.627 \$f e importó del mismo 529.100 \$f. Es necesario hacer dos aclaraciones al respecto. Por un lado, desconocemos si estos datos – estimados por un Ministro de Gobierno salteño de la época – han sido corroborados por investigaciones recientes; en segundo lugar, diversas alternativas (el bloqueo francés de 1845, el bloqueo brasileño durante la campaña contra Rosas y el conflicto entre la Confederación y el Estado de Buenos Aires) pueden magnificar la importancia relativa de los puertos del Pacífico con relación a los del litoral argentino como puntos de aprovisionamiento de mercancías importadas. En consecuencia, investigaciones sobre esta época, que den cuenta de la evolución anual de las cifras, cotejadas con estudios sobre otros períodos, son imprescindibles para determinar el carácter excepcional (o no excepcional) de los datos transcritos por Schleh.

<sup>13</sup> Du Graty da las siguientes cifras para las exportaciones e importaciones catamarqueñas: Bolivia, 1.757.835 y 17.570 francos, respectivamente; Chile, 765.495 y 2.585.040; provincias argentinas, 2.361.605 y 2.321.540.

<sup>11</sup> El trabajo de Nicolini muestra que en 1841 Tucumán se aprovisionó de “efectos de ultramar” casi exclusivamente desde el Pacífico (el 63,6 % vía Salta), pero no se explica el por qué de este, al parecer, prolongado efecto del bloqueo de 1838. Dos elementos no considerados por el autor (el comportamiento de la oferta de los puertos del Pacífico y las posibles secuelas de las guerras civiles en el funcionamiento de los circuitos rioplatenses) quizás expliquen esta otra “excepción”.

<sup>12</sup> Según los datos de Schleh, en esa década Salta exportó al altiplano boliviano por valor de 1.519.149 \$f e importó 15.507 de la misma moneda; las

provincias norteañas. Entre 1839 y 1850, sólo Tucumán y Santiago del Estero exportan mercancías por montos significativos a la ciudad de Buenos Aires, concentrando entre ambas el 97,65 % de los valores introducidos desde las provincias del norte, un 66 % correspondiente a Tucumán y el 31,65 % restante a Santiago. Salta, con el 1,95 %; Catamarca, con el 0,30 % y Jujuy, con el 0,10 %, tienen, como es evidente, una participación mínima, siendo los datos sobre La Rioja aún más irrelevantes (Rosal, 1995: 84).<sup>14</sup>

<sup>14</sup> Con todo lo importante que eran esas exportaciones para Tucumán y Santiago del Estero, el total regional constituía sólo el 5,66 % del flujo de valores importados por Buenos Aires. El Litoral (Zona norte de la Provincia de Buenos Aires, Santa Fe, Entre Ríos, Corrientes, Uruguay y Paraguay) participaba de ese tráfico con el 77,95 %; Córdoba con el 10,13 % y Cuyo con el 6,26 %. Agreguemos que del mismo modo que el flujo de bienes importados de Buenos Aires al interior, los bloqueos al puerto de Buenos Aires también incidirán en la evolución de las exportaciones de efectos del país, pero en un sentido benéfico. Por la naturaleza de los envíos tucumanos a Buenos Aires (se destacan suelas, cordobanes y pellones, es decir productos con cierto valor agregado), en los años de bloqueos las exportaciones de esa provincia se incrementan notablemente. Por ejemplo, en 1840, que Rosal llama con razón “año atípico”, “las subregiones que más aportan en la conformación del monto comercializado son San Juan (27 %) y Tucumán (23,26 %)”. Vuelta la normalidad al puerto de Buenos Aires, “el monto comercializado pasó los 33 millones, y

No obstante, pensamos que las cifras mencionadas están distorsionadas (en un nivel que investigaciones sobre fuentes locales podrán determinar) por el hecho de que se ha establecido el origen de los efectos importados tomando como referencia el lugar de expedición de las guías de comercio. Ello ocasiona que la participación relativa de las plazas de intermediación y reexportación aparezca sobreestimada, a la vez que se subestima la de los puntos de origen genuinos de los bienes comerciados. Es lo que ocurre con los productos salteños, cuyas guías se conservan en el Archivo Histórico de Tucumán, y que, obviamente, fueron reexportados con guías tucumanas. Esto, que seguramente también debe haber ocurrido con productos tucumanos en lugares de tránsito a Buenos Aires, nos introduce en una de las cuestiones centrales para entender los mecanismos de los intercambios interregionales y de las relaciones que, dentro de una misma región, se establecían entre sus diferentes plazas comerciales, la de la intermediación.

Al respecto, hay muchos indicios acerca de la función desempeñada

---

San Juan y Tucumán apenas alcanzaron el 1,29 y 0,49 %, respectivamente, de mismo (Rosal, 1995: 82). Más allá de las grandes diferencias que en organización y funcionamiento tuvieron los circuitos mercantiles de la etapa colonial y de la independiente, un similar impacto de este tipo de coyunturas político-militares sobre la circulación de los “efectos de Castilla” fue advertido por Sara Mata para fines del siglo XVIII y comienzos del XIX (Mata, 1993-94: 191).

por los comerciantes y troperos tucumanos en el norte argentino, pero en un nivel que todavía no se ha estimado. Los resultados de una investigación encarada por Silvia Palomeque sobre la circulación de carretas en Santiago del Estero entre 1819 y 1849, muestran que de las carretas que van del sur al norte, el 75 % se dirige a Tucumán, el 14 % a Santiago y el 11 % a Salta; mientras que de las que circulan “hacia abajo”, el 70 % (entre 1818-22), el 82 % (entre 1835-38) y el 66 % (entre 1842-49) se despacharon en Tucumán, siendo Santiago del Estero el origen de las restantes. “Respecto a las carretas de Salta, hay que señalar la ausencia de carretas de ese origen justo en la ruta donde circulan las exportaciones regionales” (Palomeque, 1995: 51-52). Naturalmente, el grueso de los troperos está vinculado, por origen o destino, a Tucumán, lo que indicaría no sólo una más sólida vinculación de la economía tucumana con los mercados del litoral rioplatense, sino, quizás, un rol importante de sus comerciantes y troperos como intermediadores y reexportadores de efectos importados de Buenos Aires al norte, como también de productos de las provincias norteñas al litoral.

Pero tal hipótesis sólo puede demostrarse cuantificando los flujos y determinando la participación relativa de los comerciantes tucumanos y salteños en el tráfico entre el norte y el litoral. Lo que sí puede expresar esa presencia abrumadora de troperos tucumanos (o que se dirigen a Tucumán) es la natural consecuencia de una inevitable especialización en el tráfico. De acuerdo a nuestros datos

para los años 60, había troperos especializados en la ruta Tucumán-Salta y los había especializados en la ruta Tucumán-Rosario y Tucumán-Córdoba. Aunque eventualmente se encuentra algún tropero transitando rutas diferentes, se trata de excepciones. Ello es comprensible por las dificultades de las comunicaciones de la época, que exigían un gran conocimiento de los caminos y de las diversas alternativas que por razones climáticas (disponibilidad de aguadas, de pastos, etc.) y políticas podían poner en peligro los cargamentos y el destino de toda la tropa, contingencias muy bien descritas por Fazio a fines de la década de 1880 (Fazio, 1889: 243-46).

Para finalizar esta sumaria recapitulación sobre el comercio tucumano en la primera mitad del XIX, digamos que la variada localización espacial de los mercados hacia los que se dirigían los productos tucumanos era el correlato de una economía diversificada. Cada uno de sus productos exportables, el ganado y sus derivados (cueros, suelas, quesos, riendas, monturas, etc.), azúcar y aguardiente, tabaco y cigarros, conectaba a la sociedad tucumana con espacios diferentes: las provincias del norte, el altiplano boliviano, Cuyo, Chile, el litoral atlántico. El ganado, el tabaco, los pellones y las suelas alimentaban de un modo significativo esos flujos, y expresaban cierta especialización productiva que Tucumán había asumido en el marco de un complejo sistema de intercambios y articulaciones económicas. Para dar un sólo ejemplo de esto, puede apelarse al caso de las suelas. En el período 1831-1835, de las 57.068

suelas que llegan a Buenos Aires de todo el interior, eran tucumanas 26.664 (el 46,7 %), en tanto Corrientes exportó 18.000, Córdoba 5.000, Santiago del Estero 2.250 y Salta 2.340. A su vez, entre 1839-1850, Tucumán exportó a Buenos Aires 122.237 de estas piezas, el 72,3 % del total de las que llegan al puerto desde el interior, superando holgadamente a sus inmediatas seguidoras en el rubro, Corrientes y Córdoba, que enviaron en esos mismos años 14.800 y 7.430 suelas, respectivamente (Rosal, 1995: 70 y 89). Si esto es algo que no necesita demostración, sí lo es –insistimos– la supuesta especialización en la intermediación de efectos de ultramar, que constituían uno de los componentes del tráfico comercial a Salta y otros puntos del norte.<sup>15</sup>

#### EL COMERCIO TUCUMANO EN LA DÉCADA DE 1860

Los viajeros que describieron la ciudad de Tucumán y la campaña de la provincia a fines de la década del 50 y comienzos de la del 60, coincidieron en destacar un estado de “prosperidad” que contrastaba con la pobreza y el estancamiento que habían advertido en provincias vecinas.

<sup>15</sup> Viviana Conti nos hace notar que si bien Tucumán jugó un importante papel como intermediario del comercio salteño en la década de 1830, desde el fin de la guerra con la Confederación Peruano-Boliviana (1839), el 70 % de las importaciones salteñas se introducen a través de Cobija.

[...] en la provincia de Tucumán había un bienestar general y muy notable – recordaba Vicente Quesada–. Esa pequeña provincia, como estension [sic] territorial, era agrícola y ganadera, y por ello fue de las más ricas. Ese bienestar se observaba en las campañas, en el traje de los campesinos, en la población urbana, en la burguesía y en la clase trabajadora, que vestía y calzaba con limpieza [...] Hace treinta años que tuve ocasión de observar, cuando recorría sus fértiles campañas cómo todo revelaba un estado social en prosperidad: las habitaciones, los trajes, las costumbres rurales, lo probaban [...] La propiedad estaba muy subdividida; no había grandes propietarios, pero no se conocía la miseria en el que era apto para el trabajo (Quesada, 1942: 354-355).

Burmeister, por su parte, subrayaba lo mismo, pero relacionando tal estado a la intensa actividad mercantil que se desarrollaba en la ciudad capital:

En general, se observa en Tucumán más libertad en el trato social y mayor movimiento en el tráfico que lo que he notado en otras ciudades argentinas [...] En ninguna parte se ven tantos comercios (tiendas) como allí y no es fácil ver tantas damas vestidas con elegancia y con tanto gusto, como en las calles de Tucumán. No obstante, la ciudad no cuenta con mucho más de 8.000 habitantes y entre éstos pocos muy ricos, pero numerosos bastante acomodados; me pareció que las clases medias de la sociedad disfrutaban de un buen pasar generalmente uniforme, aun cuando también allí, como en todas partes, es crecido el número de indigentes, que viven del jornal y de su trabajo diario, formando la parte principal de la población (Burmeister, 1944: 129, 132-33).

Donna Guy ha asociado “el impresionante comercio regional de Tucumán” a la feliz confluencia de recursos naturales abundantes y la gran laboriosidad de sus “tesoneros” campesinos y artesanos. Habría sido esta conjunción la que brindó a Tucumán la “base económica” para revitalizar el comercio en los cincuenta y devolverle su antigua posición como “centro comercial del noroeste” (Guy, 1981: 19). Mientras las maderas de sus bosques posibilitaban el desarrollo de la construcción de carretas y la curtiembre, sus campos producían cereales y tabaco, los que –junto con el azúcar y el aguardiente– eran el sos-

tén de una intensa actividad comercial a nivel local y regional.

Independientemente de que la hipótesis de Tucumán como capital comercial del norte deba ser demostrada con serios estudios cuantitativos, es evidente que la provincia inicia la segunda mitad del siglo XIX con un importante nivel de mercantilización de sus actividades productivas, las que –por otra parte– estaban fuertemente orientadas a la exportación. La reelaboración que hizo Giménez Zapiola del cuadro de la economía tucumana de mediados de los 50 de Maeso, es muy elocuente al respecto:

Cuadro N° 1: Producción, consumo y exportaciones en Tucumán alrededor de 1853 (en pesos plata)

140

Rubro	Producción Total	%	Consumo local	Exportaciones	% exportado del producto
I. Azúcar y Aguardiente	178.500	10	86.500	92.000	51
II. Tabaco y Cigarros	155.000	9	43.000	112.000	72
III. Resto de la Agricultura	370.000	21	293.000	77.000	20
IV. Ganadería, Cueros y Queso	681.500	39	321.000	360.000	52
V. Manufacturas artesanales	369.750	21	108.000	261.750	70
<i>Total</i>	1.754.750	100	851.500	903.250	51

Fuente: Giménez Zapiola, 1975: 89.

Si se desagregan algunos productos quedaría más clara la vinculación de la estructura productiva provincial

con la orientación exportadora y los flujos comerciales:

**Cuadro N° 2: Producción y destino de algunas exportaciones tucumanas a mediados de la década de 1850 (en pesos plata)**

<i>Rubro</i>	<i>Producción</i>	<i>Exportación a provincias argentinas</i>	<i>Exportación a Chile y Bolivia</i>
Azúcar	76.500	30.000	
Aguardiente	102.000	60.000	2.000
Quesos	30.000	20.000	
Tabaco	130.000	40.000	50.000
Cigarros	25.000	12.000	10.000
Pellones	80.000	60.000	16.000
Aperos	60.000	35.000	15.000
Suelas	120.000	100.000	
Beceros	36.000	10.000	4.000
Ganado vacuno	448.000	168.000	
Ganado caballar	30.000		30.000
Ganado mular	30.000		30.000

*Fuente: elaboración propia a partir de los datos de Maeso: 1958, 637.*

141

Las cifras demuestran la estrecha relación de ciertas actividades productivas –basada en pequeñas unidades de producción, como el cultivo del tabaco y la ganadería– con los flujos exportadores. Tanto la suerte de los productores de tabaco como de los pequeños “criadores” que vendían sus cueros a curtidores (la más de las veces a acopiadores que hacían curtir las pieles para encarar el negocio de exportación con mayores márgenes de beneficio), dependía del mantenimiento de esos flujos y del comportamiento de mercados muy lejanos.

El centro de las operaciones comerciales estaba, evidentemente, en San Miguel de Tucumán, en cuyos al-

rededores se concentraba la mayoría de las curtiembres e “ingenios de destilación” –tal era la designación más corriente de los rudimentarios establecimientos que producían azúcar y aguardiente–, las barracas de acopios de frutos del país donde se cargaban las carretas y las tiendas y almacenes que comercializaban los efectos de ultramar. El padrón de patentes de la capital de 1866 (elaborado a fines de 1865 y que se resume en el cuadro N° 3) nos da una idea bastante precisa sobre la estructura mercantil que sostenía los intercambios locales, intra e interregionales.

Cuadro N° 3: Esquema de la estructura mercantil de San Miguel de Tucumán, 1865

<i>Rubro</i>	Nº	Tasa \$b
Almacenes de 1ª	11	30
Almacenes de 2ª	1	20
Almacenes de 3ª	2	10
Almacenes de 4ª	3	5
Almacenes por mayor	1	100
Almacén de zapatos	5	10
Boticas de 1ª	1	50
Boticas de 2ª	2	25
Cigarrerías	2	15
Comprador de cueros-barracas	8	15
Despachos de yerba	7	5
Despensas de harina	1	30
Fondas	1	25
Herrerías	6	4
Panaderías de 1ª	3	75
Panaderías de 2ª	2	35
Pulperías de 2ª	15	20
Pulperías de 3ª	32	10
Pulperías de 4ª	39	5
Tiendas de 1ª	2	100
Tiendas de 2ª	1	75
Tiendas de 3ª	9	60
Tiendas de 4ª	9	30
Tiendas de 5ª	18	15
Villares	4	30

142

*Nota: no se han detallado algunas actividades que pagan este impuesto, por ser básicamente productivas y no de tipo mercantil: curtiembres, ingenios, talabarterías, carpinterías, lomillerías, etc. Sin embargo, es obvio que estaban fuertemente asociadas a la exportación.*

*Fuente: Elaboración propia a partir del padrón de patentes de la Capital para el año 1866. Archivo Histórico de Tucumán (AHT), Comprobantes de Contaduría, Vol. 166, ff. 574-582.*

La ciudad será, en la década de 1860, un punto de confluencia de tropas de carretas y recuas de mulas, de comerciantes locales, de Buenos Aires, de las provincias vecinas, de Bolivia. En ella optaron por radicarse no pocos e importantes comerciantes santiagueños, catamarqueños y salteños, cuyos lazos familiares solidificaban o daban origen a sociedades mercantiles que desplegaban sus actividades en un amplio espacio.

El interés de la década está no sólo en que en ella –se afirma– se labraron fortunas que serán volcadas a la industria del azúcar,<sup>1</sup> sino porque según ciertos autores (Langer y Mitre) es clave para comprender la desarticulación del viejo espacio económico que sobrevivía desde tiempos coloniales. En efecto, tanto el impacto de los cambios de la economía mundial en

los diversos países del área como las políticas aplicadas desde los poderes centrales, “precipitaron el colapso de los antiguos circuitos comerciales” (Langer, 1987: 147), acelerando a partir de esos años una larga transición que, en rigor, se había iniciado en la época borbónica. Como lo ha demostrado Pérez Herrero (Pérez Herrero, 1992: 227 y ss.), los resultados de la expansión económica de fines del siglo XVIII fueron el “rompimiento” de las articulaciones que anudaban los diversos espacios regionales hispanoamericanos y la fragmentación de los mercados. Según esta perspectiva, fueron estas tendencias centrífugas que vinculaban cada vez más a las partes –que iban desconectándose entre sí– con el mercado mundial, las que determinaron tanto la ruptura de los amplios mercados internos coloniales como la “balcanización” política de América Latina luego de la independencia. Como vemos, estamos en presencia de un proceso de larga duración que, según los autores citados, se habría acelerado y comenzó a resolverse en estos años. ¿Cómo se expresará el mismo en el norte argentino? Con la ruptura del triángulo económico, del sistema de múltiples mercados espacialmente diferenciados y la marcha hacia la monoproducción de áreas, comarcas y sistemas ecológicos que hasta entonces se caracterizaban por la diversidad de sus producciones. La nueva realidad estará signada por la reorientación de los intercambios en un sentido unilineal, el dirigido hacia el litoral atlántico. Por supuesto, como hemos afirmado en otro trabajo, “no debemos reducir esta reorientación hacia

<sup>1</sup> La inversión de capitales en la producción de azúcares y aguardientes fue muy importante entre 1853 y 1865, como se desprende de la comparación de los datos proporcionados por Maeso para el primero de esos años (cuadro N° 1) con los de un informe – inédito– del cónsul británico Hutchinson de 1865. Para 1853, los azúcares y aguardientes constituían el 10 % de la producción tucumana, porcentaje que se elevó al 37 % en 1865 (Parliamentary Papers, Commercial Reports, 1867-68, Vol. LXVIII. Agradecemos a José Antonio Sánchez Román el habernos facilitado el acceso a esta fuente). El aumento del número de “fábricas de destilación” (así se denominaban a los establecimientos productores de azúcares y aguardientes) que pagaban patentes en el departamento capital es también contundente: 12 en 1853; 39 en 1865.

el Atlántico del Noroeste argentino a un simplificado esquema que oculte la diversidad de situaciones espaciales que coexistieron, la complejidad de las transformaciones que sufrieron los múltiples flujos y articulaciones sociales y económicas, la pluralidad de estrategias diseñadas por los actores sociales, etc., como también la disparidad de los ritmos temporales de los cambios y mutaciones” (Campi, 1996: 46).

Para Tucumán, como se ha dicho, la aceleración de esta transición, creó una magnífica oportunidad para utilizar capitales acumulados gracias a la dinámica del “espacio económico peruano” y aprovechar las potencialidades de un nuevo mercado emergente, en gran crecimiento y muy dinámico, el de Buenos Aires y todo el litoral argentino, alimentado por los masivos flujos migratorios que caracterizaron las últimas décadas del siglo XIX y la primera del XX. El estudio del comercio tucumano de los 60 permitirá aportar datos para repensar estos procesos con mayor fundamento empírico, en especial el de la acumulación de fuerzas previa al “despegue azucarero”, objetivo –repetimos– de este emprendimiento investigativo.

#### LOS FLUJOS

De acuerdo a lo planteado inicialmente sobre lo que permite advertir la fuente utilizada, las exportaciones tucumanas en carretas se orientaban hacia dos direcciones: sur y norte. En el primer caso, en los cinco años trabajados, pagaron el impuesto al “tráfico exterior”, 2.443 carretas, de

las cuales la abrumadora mayoría, 2.374, se dirigen a la ciudad de Rosario.<sup>2</sup> La otra ruta al sur (que se bifurca de la que une Tucumán con Rosario en Santiago del Estero) es la que se dirige a Córdoba, hacia donde salen sólo 67 carretas (40 en 1865, 16 en 1866 y 11 en 1867). A Santiago del Estero se registra la minúscula cifra de dos, una en 1864 y otra en 1866, lo que debe atribuirse a la evasión que harían del gravamen las carretas que viajaban en solitario o en tropas muy reducidas. Las tropas que parten hacia la otra dirección, el norte, tienen como destino casi excluyente la ciudad de Salta, con un total de 827 carretas.

<sup>2</sup> Hasta la época de la Confederación, las tropas partían rumbo a Buenos Aires. Entre 1848 y 1852, por ejemplo, ninguna transacción al litoral se realizó con otro punto que no fuera dicha plaza (Robledo, 1973: 190). El cambio de destino puede atribuirse al conflicto que enfrentó a la Confederación con el Estado de Buenos Aires, situación que no se modificó en 1861, cuando se reconstituyó la unidad del todavía débil Estado central bajo la égida mitrista. No sabemos si el cambio de destino significó la sustitución (total o parcial) de las casas comerciales porteñas, abastecedoras del comercio de las provincias del norte, por similares rosarinas. Es una de las tantas cuestiones que necesitan ser abordadas por los investigadores. Sin embargo, importantes exportadores tucumanos de los 60, como los Méndez y Wenceslao Posse, aparecen fuertemente vinculados a la firma Eusebio Machain y Cía., de esa ciudad, la que, por otra parte, se desempeñaba como agente financiero del Estado tucumano.

Es decir, de las 3.270 carretas que quedaron asentadas en los registros de la tesorería provincial (un promedio de 654 por año), el 72,6 % partió hacia Rosario, el 25,3 % hacia Salta, el restante 2,1 % a Córdoba y Santiago (2,05 % a la primera plaza y 0,05 % a la segunda). En términos de tonelaje, podemos aproximarnos a la carga con destino a Salta con cierta certidumbre, dada la buena descripción que, en general, contiene la fuente: las 827 carretas que se dirigieron a ese destino habrían transportado 1.276 toneladas, un promedio anual de 255,2. La aproximación que realizamos para las que se dirigen al sur es menos precisa, pues todas las que van a Rosario contienen –en una proporción importante de su carga– suelas y vaquetas, las que al medirse por unidades hacen difícil el cálculo. No obstante, a partir de la carga transportada por dos tropas con destino Córdoba, una de 1865 y otra de 1866, es posible –tomando el peso promedio transportado por las carretas, 2.198 y 1.871 Kg, respectivamente– proponer valores probables, máximos y mínimos, que oscilarían entre las 5.370 y las 4.570 toneladas, 1.074 y 914 en promedio anual. Aunque puedan considerarse arbitrarios estos valores, es la única aproximación razonable que puede hacerse con los datos disponibles. Nuestra impresión es que la cifra está entre esos límites, considerando los datos de Fazio (“cada carreta podía llevar, cuando mucho, 200 arrobas [2.300 Kg] de productos”, Fazio, 1889: 245) y las “cerca de dos toneladas de car-

ga” que Bliss les atribuye como capacidad de transporte (Bliss, 1972: 11).<sup>3</sup>

Sin embargo, no se puede deducir a partir de estas estimaciones del tonelaje remitido en ambas direcciones que, en términos de valor, las exportaciones tucumanas al sur hayan sido más importantes que las que se remitían al norte. En el segundo caso se remiten, junto con “efectos del país” – productos primarios o con escaso valor agregado– productos de altos precios, los “efectos de ultramar”; en el primero, sólo efectos “del país”. Por lo tanto, las 827 carretas al norte bien pueden haber transportado carga por un valor equivalente, o superior, a las 2.443 que se despacharon al sur.<sup>4</sup>

<sup>3</sup> Las 23 carretas de la tropa de Pedro Antonio Correa que hicieron el trayecto Rosario-Tucumán en 1859 cargaban, en promedio, 2.014,12 Kg cada una (AHT, Protocolos, Serie A, Caja 106, Expte. 14, f. 47 y ss.). De acuerdo a nuestra fuente, el promedio de carga por carreta de las tropas al norte fue de 1.539 Kg en 1864, 1.496 Kg en 1865, 1.557 Kg en 1866 y 1.705 en 1867, sensiblemente inferior a las que se dirigían al sur. En 1807 una tropa con destino a Jujuy cargaba por carreta unas 150 @, unos 1.725 Kg (López de Albornoz, 1994: 101).

<sup>4</sup> Las exportaciones de carretas tucumanas sería una natural consecuencia de los términos de este intercambio. En efecto, es lógico suponer que, a falta de retorno, la venta de parte de la tropa se habría presentado como una alternativa más rentable que el regreso con carretas “en vacío” o una larga espera hasta conseguir fletes. Dos referencias abonan esto. La primera es de 1809 y nada hace presuponer que – pese a los años transcurridos– en la década de 1860 las circunstancias re-

Esto nos remite a dos problemas íntimamente asociados, el del probable intercambio desigual –en detrimento del norte– de las relaciones mercantiles de la región con el litoral atlántico; y el de la balanza comercial deficitaria que dejaba esa relación. El segundo punto es algo sobre cual

146

---

comendaran un proceder diferente. Ese año el futuro gobernador Bernabé Aráoz se dirigía a Marcos Valdéz, tropero que hacía la ruta de Buenos Aires a Salta–Jujuy y que se encontraba en el puerto, en los siguientes términos: “[...] fletada su tropa ha de entregar en esa a don Blas Valiente los \$ 639, 4 reales que me fue restando y si no hay carga no pare de vender sus carretas, y venirse con la Boyada con la seguridad de que aquí yo le dare carretas, nada remedia con estar esperando, mejor es vender las carretas a mejor precio y venir a llevar otras con la misma Boyada. Carga hay mucha y carretas no faltan” (Aráoz, 1996: 73). Fazio refiere, a su vez, que los conductores de tropas, una vez entregadas las cargas en Buenos Aires o Rosario optaban por organizar el viaje de regreso o vender sus carretas y bueyes y volver a caballo. “Era necesario que los datos más halagüeños entusiasmasen al tropero para que pudiese decidirse a regresar a su tierra, cargando nuevamente sus carretas con artículos de almacén y tienda” (Fazio, 1889: 244). Palomeque, por su parte, plantea la posibilidad de que, en el período por ella considerado (1818-1849), casi 3.000 carretas porteñas (un promedio anual de 272) “se queden en el sur” (Palomeque, 1995: 52). Para los años de los que se ocupa este estudio no podemos realizar ninguna estimación al respecto, ya que no disponemos del número de carretas que ingresan a Tucumán.

alertaban los propios contemporáneos (por ejemplo, Granillo en la obra que citamos al inicio de este trabajo); sobre el primero, es interesante traer a colación las impresiones que, sobre la desventajosa relación de los comerciantes tucumanos con las firmas mercantiles porteñas, recogió Quesada en los 50:

El agricultor [se refiere al productor de tabaco] vendía al negociante y éste era el especulador que exportaba por su cuenta. De modo que el precio que ofrecía dependía de la necesidad de remitir fondos al mercado de Buenos Aires para traer de retorno mercaderías. Era necesario hacer el viaje redondo, pues de otro modo era muy difícil encontrar tropa que llevase los efectos. Y como todo era muy lento, el movimiento de capital no producía la utilidad necesaria. Por eso las operaciones eran reducidas. El consignatario que adelantaba fondos en Buenos Aires, cobraba comisión de venta, comisión de compra, garantía e interés de los capitales que adelantaba. El comerciante de las provincias se encontraba esquilmado. Para todas las operaciones necesitaba un intermediario, es decir, una comisión a pagar. Así, pues, hicieron tratativas para abrir en Chile un mercado consumidor a los tabacos tucumanos, pero les faltó crédito y capital (Quesada, 1942: 353).

La búsqueda de mercados alternativos en las provincias del norte, en Chile y Bolivia era, entonces, una forma de aliviar, aunque quizás parcialmente, esa desventajosa relación con el mercado porteño, más aún cuando de esos mercados se obtenía moneda en metálico con la cual cubrir el saldo negativo de las operaciones comerciales con el puerto. El crónico endeudamiento de los grandes “in-

troductores” tucumanos de efectos de ultramar con sus proveedores porteños habría sido una manifestación de esa relación dependiente, en la cual el uso del crédito, en manos de las casas importadoras de Buenos Aires, era clave (para los casos de J.M. Silva y J. Mendilaharsu, ambos fallecidos en 1849, Cf. Fandos y Fernández Murga, 1996).<sup>5</sup>

Pero la ubicación de Tucumán en las rutas mercantiles le podría haber permitido reproducir ese vínculo –en su beneficio– con las plazas que se proveían en ella, o que la utilizaban como punto de reexportación de los bienes importados. Con los datos disponibles no podemos introducirnos ahora en la cuestión, aunque indagando en papeles privados y en fuentes judiciales y notariales tucumanas y salteñas probablemente puedan recogerse indicios importantes sobre ella.

Faltaría agregar, para introducirnos en el tema de los productos exportados, que carecemos de un dato importante para elaborar una idea más acabada sobre este sistema de flujos de carretas: el número de éstas que llegan a Tucumán con carga desde el litoral, para relacionarlas tanto con las que regresan hacia ese destino con frutos del país, como con las que reexportan bultos de mercaderías al norte, algo que, asimismo, nos servi-

ría para estimar el número de carretas exportadas, como hicimos notar en la nota 19.

#### LAS MERCANCÍAS TRANSPORTADAS

Básicamente, puede afirmarse que hacia el sur se despachaban productos “del país” (o “efectos de la tierra”) y hacia el norte “bultos” de mercaderías (“de ultramar” y las “manufacturas artesanales” que constituían prácticamente el 30 % de las exportaciones tucumanas en los 50, según Maeso),<sup>6</sup> aunque también en esa dirección se registran envíos de aguardiente, yerba mate y otras producciones. En el cuadro N° 4 puede apreciarse cuáles eran los destinos de la variada gama de productos “exportados” en las carretas tucumanas.

147

<sup>5</sup> Según Robledo, alrededor de 1850 “Fuertes comerciantes porteños, financieristas y transportistas a la vez, monopolizaban esta vía comercial (Tucumán–Buenos Aires). Eran ellos Manuel Escuti, Angel Carranza, Manuel Ocampo e hijos, Manuel Anabia, Amancio Alcorta” (Robledo, 1973: 192).

<sup>6</sup> Junto a los productos mencionados en el cuadro N° 2 (pellones, aperos, cigarrillos, becerros, etc.), Maeso consigna –entre las exportaciones a Chile y Bolivia– “tejidos de lana del país”, “randas de hilo”, “riendas y trenzados”, “calzado” y “calzoncillos cribados” (Maeso, 637).

Cuadro N° 4: Productos exportados y sus destinos en carretas tucumanas, 1863-1867

<i>Productos</i>	<i>Al sur</i>	<i>Al norte</i>
Aguardiente	x*	x
Alpaca	x	
Aperos	x	xx**
Arroz	x	xx
Azúcar	x	
Bateas	x	x
Becerras	x	xx
Café	x	
Calzado	x	xx
Caronas	x	xx
Cigarros	x	x
Comino	x	xx
Cordobanes	x	xx
Cueros	x	
Chocolate	x	
Drogas		x
Dulces	x	
Fierros (atados y barras)		x
Lana	x	
Máquinas (trapiches y otras)		x
Mercaderías	x	x
Muebles	x	xx
Pellones	x	xx
Ponchos		x
Puertas	x	
Quesos	x	
Suelas	x	
Tabaco	x	xx
Tablas y tablones	x	xx
Vaquetas	x	xx
Vino		x
Yerba		x

148

\*) x: referencias extraídas de los comprobantes del pago del impuesto a las carretas en el Archivo Histórico de Tucumán.

\*\*) xx: referencias proporcionadas por Viviana Coniti.

Fuente: Elaboración propia a partir de AHT, Comprobantes de Contaduría, Vols. 160-169.

La lista, como puede observarse, contiene una gran diversidad de productos –algunos de ellos procedentes de Bolivia– aunque aquellos que son predominantes son las suelas y vaquetas (en unidades), tabaco (en fardos y cajones) y quesos (en retovos y cajones) en el flujo al sur, y las “mercaderías” (en bultos o cajones) al norte.<sup>1</sup> Ciertos productos, que sabemos eran importantes en los intercambios regionales, como el azúcar y el aguardiente, tenían una participación muy reducida en estas exportaciones en carretas, ya que su tráfico se canalizaba mayormente a lomo de mulas. Ello se explica pues se comercializaban a través de un gran número de pequeños expendedores minoristas, lo que, probablemente, hacía preferir este medio a la pesada carreta; y por la naturaleza de los productos, en particular el azúcar que, por las rudimentarias técnicas utilizadas en la separación del grano de la miel, salía al mercado con altos niveles de humedad y rápidamente se degradaba. Por lo tanto, el transporte en mula, más ve-

<sup>1</sup> De acuerdo a la información proporcionada por Viviana Conti, las “mercaderías” que llegaban a Salta desde Tucumán en carretas en la década del 60 eran las siguientes. “Efectos de ultramar”: losa, vasos, servicios completos, hierro, papel; “manufacturas y productos tucumanos”: aperos, arroz, bateas, botas y calzado en general, cajones, cera, cigarros de hoja, cordovanes, chicotes, jergas, sobrejergas, maderas en general, pellones, riendas, sobrepellones, tabaco en mazos, tablones, vaquetas; “efectos del país” en tránsito por Tucumán: aguardiente, algodón, anís, comino, frazadas, pasas, vino.

loz, podía resultar una alternativa ventajosa frente a las tropas de carretas, cuya carga completa y demás preparativos para ponerse en marcha demoraban a veces –por añadidura– varios meses.<sup>2</sup> Sin embargo, hay despachos importantes de este producto en carretas, como uno de Evaristo Etchecopar, vasco-francés propietario del ingenio “Lastenia”, que en 1865 envió a Córdoba 245 cajones con 3.545 @, casi 41 toneladas. Es más frecuente encontrar cargas de aguardiente en las tropas de carretas, en pipas, barriles, vasijas, cuarterolas, “cargas” y también consignadas en el número de carretas que lo transportaban. De todos modos, en función de nuestros objetivos, que no se reducen a cuantificar los flujos, trabajaremos exclusivamente con las exportaciones al sur de suelas, vaquetas, tabaco y quesos y las exportaciones de mercaderías al norte. En el cuadro N° 5

149

puede observarse la evolución de los rubros más importantes de estas exportaciones a Rosario, de acuerdo a los comprobantes que se conservan en el Archivo Histórico de Tucumán.

<sup>2</sup> Como el número de carretas que poseen esta importante información es de 1.972, inferior en 402 a las 2.374 que se dirigieron a Rosario en el período, es necesario proyectar esas cifras para acercarnos a valores

<sup>2</sup> En 1876, el administrador de un almacén que la familia Nougés había abierto en Salta recomendaba para evitar el cierre del negocio, entre otras medidas, comprar una tropa de mulas. Es que uno de los problemas con que se enfrentaba era que los pilones de azúcar llegaban deshechos y mojados (Guy, 1981: 29–30).

que representen el flujo real, que es lo que se intenta expresar en el cuadro N° 6. En cuanto a la evolución de las reexportaciones al norte de cajones y

bultos de mercaderías, sólo podemos efectuar una aproximación de su tonelaje, estimado ya en este trabajo.

**Cuadro N° 5: Exportaciones de suelas y vaquetas, queso y tabaco con destino a Rosario de Santa Fe, 1863-1867, según los comprobantes del impuesto a las carretas conservados**

Rubro	1863 <sup>1</sup>	1864	1865	1866	1867	Totales
Número de carretas consideradas	313	378	320	427	534	1.972
Suelas y Vaquetas (unidades)	48.645 <sup>2</sup>	40.225	37.621	59.998	79.790	266.279
Queso (arrobos)	388 <sup>3</sup>	5.605	10.157	3.694	4.760	24.604
Tabaco (arrobos)	466 <sup>4</sup>	11.787	6.433	7.621	11.468	37.775

Fuente: Elaboración propia a partir de AHT, *Comprobantes de Contaduría*, Vols. 160-169.

1) En este año quienes abonaban el impuesto a las carretas del tráfico exterior no estaban obligados a denunciar la carga de las tropas. Sin embargo, en todas ellas se consignaban suelas y vaquetas, y más raramente, los otros productos exportados. Creemos que la inclusión de los datos sobre suelas y vaquetas se explica pues su comercialización sin el pago del impuesto al marchamo estaba penada. Por lo tanto, los datos sobre este rubro son más confiables que los referidos a las exportaciones de queso y tabaco.

2) Según una información periodística de 1864 –que sin duda proviene de una fuente oficial– en 1863 las tres principales firmas propietarias de barracas habrían exportado 62.748 suelas (Gallo y Cía., 21.138; Gramajo Hnos., 29.400 y Javier López, 12.210) (“El Liberal”, 12.6.1864).

3) Según la misma fuente, las exportaciones de quesos de esas tres casas comerciales habrían ascendido ese año a 1.111 @.

4) Según la misma fuente, entre las tres firmas habrían exportado 585 @ de tabaco.

150

**Cuadro N° 6: Exportaciones de suelas y vaquetas, queso y tabaco con destino a Rosario de Santa Fe, 1863-1867. Valores proyectados al N° de carretas reales exportadas.**

Rubro	Carga según comprobantes conservados en AHT	Proyección de la carga a N° de carretas reales	Valores en \$b <sup>1</sup>	
Suelas y Vaquetas	266.279 u.	320.561 u.	1.442.525 <sup>2</sup>	(86,5 %)
Queso	24.604 @	29.620 @	88.860	(5,3 %)
Tabaco	37.775 @	45.476 @	136.428	(8,2 %)
Total exportado en los tres rubros			1.667.813	(100 %)

Fuentes: Elaboración propia a partir de AHT, *Comprobantes de Contaduría*, Vols. 160-169; *Mayores de Contaduría*, Vol. 16; *Manuales de Contaduría*, Vols. 19-20.

1) En 1864 el valor en plaza de una suela era de 4,5 \$ bolivianos (AHT, *Comprobantes de Contaduría*, Vol. 96, f. 138), mientras que en 1870 era de 5 \$b (Granillo, 1872: 113-114), de lo que se desprende que en el período imperó una relativa estabilidad de precios. Nuestra estimación de los valores exportados parte del supuesto de una estabilidad absoluta entre 1863 y 1867. Con relación al precio de la arroba de queso, era de 3 \$b en 1864 y en 1870, según las mismas fuentes utilizadas para las suelas; el precio de la arroba de tabaco, también en 1864, era de 3 \$b el de primera clase, 2 \$b 4 reales el de segunda clase y 2 \$b el de tercera ("El Liberal", 12.5.1864), y no había variado en 1870. Para nuestro cálculo hemos considerado el precio de la arroba de 1ª clase, considerando que se exportaba el producto de mejor calidad. Cabe una aclaración: los precios sufrían a veces fuertes oscilaciones estacionales, pero esta cuestión puede desestimarse en función de nuestros objetivos.

2) Se hizo la estimación a partir del precio de las suelas, ya que las vaquetas constituyen el 3 % del total exportado del rubro.

En consecuencia, está claro que si a partir de esta fuente pueden inferirse niveles importantes de acumulación de capital por parte de determinados agentes económicos, será necesario prestar especial atención a las exportaciones de suelas al litoral y a las reexportaciones de mercaderías al norte.

#### LOS ACTORES ECONÓMICOS

¿Con quienes nos encontramos en la documentación consultada? Los comprobantes del pago del impuesto a las carretas del tráfico exterior consignaban el nombre de los propietarios de tropas, el de los propietarios de los productos exportados y el de quienes abonaban la tasa, que se presentaban "despachando" las tropas.

En el primer grupo participan 64 individuos o sociedades, 14 involucrados en el tráfico al norte y 48 en la ruta al sur, aunque en éste segundo sub-grupo la presencia de miembros de una misma familia en años diferentes nos hace pensar que se trata de

las mismas sociedades familiares (Ejemplos: Gramajo Hnos., Lautaro y Santos Gramajo; David Herrera e Hijos, José Manuel y Pedro Herrera; Domingo, Manuel y Ramón Salvatierra).

El segundo grupo, el de los "propietarios", que podemos llamar comerciantes exportadores, es el más numeroso. Lo integran 166 individuos o firmas, aunque también en este caso el número real es inferior por las mismas razones que se exponen para el caso de los troperos y por la presencia de diversas combinaciones que no sabemos si eran transitorias o permanentes (Ejemplos: B. y S. Bedoya, B. Valdéz, Valdéz Hnos., Valdéz y Bedoya). Es importante destacar que el subgrupo de exportadores al sur (de productos "del país") es notoriamente superior al subgrupo del norte (que traficaban con estas mercancías y reexportaban "efectos de ultramar" provenientes de Buenos Aires y de Rosario);<sup>1</sup> y que casi todos los de

151

<sup>1</sup> De un total de 29.728 @ que recibió de Rosario de Santa Fe Vicente Gallo

este segundo subgrupo también integran el primero.<sup>2</sup>

El tercer grupo, que denominaremos de los “despachantes”, es el más reducido. Lo integran 14 individuos o firmas en los registros de las tropas remitidas al norte, y 15 en las remitidas al sur. Del mismo modo, como se verá, el nivel de concentración es aquí mayor que en los dos anteriores.

Las divisiones no son tajantes, por supuesto, y hay individuos o firmas que desempeñan los tres roles: poseen tropas, exportan por su cuenta, organizan las cargas y despachan las carretas. El papel que juegan en este movimiento troperos y propietarios es claro. Los primeros son los transportistas que cobran un flete en función de las arrobas transportadas y la distancia; los segundos son quienes entregan en consignación los productos para ser colocados en los mercados de destino. En ambos casos, disponiendo del valor de los fletes y el de los productos exportados, es factible aproximarse al movimiento de capitales en el que estos actores estuvieron implicados. La función de los “despachantes” no está del todo clara. En

ese grupo participan algunos troperos, propietarios de tropas importantes que hacían la ruta al sur, como José María Cainzo, cuyo número de carretas oscilaba entre las 20 y 25 por viaje; y de tropas más pequeñas en el caso de los especializados en la ruta del norte. Pero quienes controlaban casi absolutamente esta función eran dos firmas, Vicente Gallo y Cía. y Gramajo Hnos., que concentraron el 77,5 % de los despachos al norte y el 75,8 % de los de la ruta al sur. Estas dos empresas familiares poseían, a su vez, tropas propias, tenían una importante participación como propietarios de los productos exportados y eran propietarios de “barracas”, depósitos de frutos del país en donde se organizaban y despachaban las tropas. Descontándose la importancia de los mismos en el movimiento general de exportación, no es posible, sin embargo, aproximarse a los niveles de acumulación que esas operaciones pueden haberles deparado. Observemos por separado a los tres grupos.

#### LOS TROPEROS

Se trata de un grupo no homogéneo, como el de los exportadores, integrado por firmas e individuos que poseían grandes tropas, como las de Balbín y Durval Vázquez y Pedro Costas, que realizan viajes a Rosario con tropas de hasta 42, 41 y 37 carretas, respectivamente; como la de algunos pequeños troperos especializados en la ruta al norte, en cuyos viajes movilizan cinco carretas. Los cuadros siete, ocho y nueve resumen la participación de cada uno de ellos en el

---

en 1863, 18.781 @ (el 63,2 %) eran para la plaza tucumana y 10.947 @ (el 36,8 %) estaban destinadas a la plaza salteña (AHT, SA, Vol. 95, f. 361).

<sup>2</sup>Lo mismo se desprende de las guías de comercio de principios de siglo. Según Nicolini, el número de comerciantes implicados en exportaciones de “frutos del país” era notoriamente más numeroso que el que se dedicaba a la importación de “efectos de Castilla”. En conjunto los primeros tenían, a su vez, una menor importancia relativa que los segundos (Nicolini, 1994: 67).

tráfico del período. En el correspondiente a la ruta al norte se han consignado el número de viajes anuales, no así en la del sur, pues habitualmente sólo se podía redondear uno

de éstos (ida y vuelta), aunque hay casos, como el de J.M. Cainzo, cuya tropa partió dos veces a Rosario en 1863.

Cuadro N° 7: Troperos, N° de carretas, (N° viajes) y tonelaje transportado a Salta, 1863-1867

Troperos	1863	1864	1865	1866	1867	Totales
Avila, J.			12 (1)	17 (1)		29 (2)
Bravo, E.	18 (2)	17 (2)	17 (2)	48 (5) <sup>1</sup>	18 (1)	118 (12)
Carrasco, E.	16 (2)	21 (2)	31 (3)	27 (2)	39 (3)	134 (12)
Carreras, R.		19 (2)	7 (1)	11 (1)	21 (2)	58 (6)
Espíndola, A.	5 (1)					5 (1)
García, M.J.	8 (1)	5 (1)		8 (1)		21 (3)
Heredia, P.	16 (1)	14 (1)	15 (1)	13 (1)	19 (2)	77 (6)
Ibañez, F.	14 (1)	23 (3)	11 (1)	15 (2)	14 (2)	77 (9)
Lazarte, C.	6 (1)	9 (1)	11 (1)	17 (2) <sup>2</sup>	10 (1)	53 (6)
Ledesma, E.	5 (1)	13 (3)	7 (1)	11 (2)	21 (2)	57 (9)
Lizondo, I.			5 (1)	13 (2)	7 (1)	25 (4)
Llanés, P.	12 (3) <sup>3</sup>	20 (2)	21 (2)			53 (7)
Molina, R.			3 (1)	14 (2)	8 (1)	25 (4)
Place, P.	16 (2)	12 (2)		8 (1)		36 (5)
Torres, B.	8 (1)					8 (1)
Valdez, P.					8 (1)	8 (1)
Valdiviezo, M.				3 (1)		3 (1)
Zurueta, C.	29 (4)	11 (2)				40 (6)
Totales	153 (20)	164 (21)	140 (15)	205 (23)	165 (16)	827 (95)
Toneladas transportadas	236 <sup>4</sup>	252 <sup>5</sup>	196 <sup>6</sup>	311 <sup>7</sup>	281	1.276

153

Fuentes: Elaboración propia a partir de AHT, Comprobantes de Contaduría, Vols. 160-169; Mayores de Contaduría, Vol. 16; Manuales de Contaduría, Vols. 19-20.

1) Se incluye una tropa de 21 carretas "a Salta y Jujuy".

2) Se incluye una tropa de 7 carretas a Jujuy.

3) Se incluye una tropa de 4 carretas a Jujuy.

4) Los comprobantes de 1863 no consignan el peso de la carga. La estimación se ha hecho tomando como base la carga promedio de 102 carretas de 1864, 1.539,3 Kg.

5) Se tienen datos de 102 carretas; las 252 ton. resultan de inferir que las 62 restantes cargaban, en promedio, el mismo peso.

6) Carga correspondiente a 131 carretas. Las 9 restantes condujeron aguardiente.

7) Carga correspondiente a 200 carretas. Las 5 restantes condujeron aguardiente.

**Cuadro N° 8: Troperos y N° de carretas a Rosario de Santa Fe, 1863-1867**

Troperos	1863	1864	1865	1866	1867	Totales
Aguilar, B.				16		16
Albornoz, J.	23	25	25	27		100
Alurralde, A.					12	12
Arrieta Hnos.					15	15
Avila, G.		18		8		26
Beltrán, D.	27	21		9		57
Bermudez, A.	19	19			27	65
Bravo, B.			12			12
Bravo, J.C.	10	28				38
Bravo, M.		19	22	25		66
Cainzo, J.M.	49			19	25	93
Cardozo, D.	16	15				31
Carra, P.	6					6
Córdoba, D.		15				15
Costas, P.	30	37	29	25	37	158
Cuesta, P.		19				19
Elizondo, F. <sup>1</sup>				14	17	31
Gallo, V.	22	22	16	20	32	112
García, D.J.	11	27		11		49
Gómez, P.	23		10			33
Gramajo Hnos.					16	16
Gramajo, L.			23	21	22	66
Gramajo, S.	25					25
Gutiérrez, A.	24					24
Gutiérrez, F.			25	23	23	71
Herrera, D.		11				11
Herrera, P.		11		23	24	58
Ibarra, E.			7	11		18
Ibazeta, F.				11		11
Jiménez, J.		19				19
Lacase y Cía.				9		9

Cuadro N° 8: Continuación

Troperos	1863	1864	1865	1866	1867	Totales
Machado, A.	5		7		27	39
Martínez, G.					4	4
Molina, J.			11			11
Murga, J.I.	19				23	42
Olmos, F.		23	23		24	70
Olleta, T	10			6		16
Paz, L.	19	21	20	29	32	121
Rodríguez, T.		23		19	19	61
Rojas, P.	7					7
Salvatierra, M.	13					13
Salvatierra, D.		15	23	17	25	80
Salvatierra, R.				4		4
Santillán, F.		19	19		15	53
Santucho, A.					12	12
Vázquez, B.	37	42		42	27	148
Vázquez, D.	24	41	29	38	30	162
Villar, S.					25	25
Zavaleta, D.					26	26
XXX	179				19	198
Totales	579	490 <sup>2</sup>	320	427	558 <sup>3</sup>	2.374

155

Fuentes: *Ibid.* cuadro N° 7.

1) En la documentación del año 1866 aparece el tropero Felipe Elizondo, mientras que en la 1867 se menciona a Felipe Lizondo. Suponemos que se trata del mismo individuo.

2) En este año se consigna en *Mayores y Manuales de Contaduría* nueve carretas despachadas desde el departamento de Monteros.

3) En este año se consignan en *Mayores y Manuales de Contaduría* 33 carretas despachadas desde el departamento de Chichigasta, 12 en marzo y 21 en octubre. Los carreteros de octubre son Santiago García (con 5 carretas), Faustino Martínez (con siete) y Anselmo García (con nueve).

Cuadro N° 9: Troperos y número de carretas a Córdoba y Santiago del Estero, 1863-1867

Troperos	1863	1864	1865	1866	1867	Totales
Herrera, D.			20			20
Murga, J.I.			21 (C)			21
Martínez,				16 (C)		16
Salvatierra, D.		1 (S)			11 (C)	12
Totales		1	41	16	11	69

Fuentes: *Ibid.* cuadro N° 7.

\* 19 carretas a Córdoba y una a Santiago del Estero.

156

Según López de Albornoz, a fines del siglo XVIII y comienzos del XIX, el gremio de carreteros –en el que diferencia un sector de familias “distinguidas” y otro de carreteros “ocasionales”– estaba constituido por “miembros de las familias que constituían la élite local y que hicieron sus fortunas a través de las haciendas ganaderas y/o el negocio de la fletería [...] aportando un ingreso bastante importante a la balanza comercial de la jurisdicción” (López de Albornoz, 1994: 89, 93). En la década de 1860, muchas importantes familias de la élite tucumana continuaban dedicadas a esta actividad, algunas de las cuales ya operaban como troperos en el período estudiado por la autora citada, como los Ávila, los Santillán, los Cainzo (López de Albornoz, 1994: 92). El sector merece un estudio particular que no podemos encarar en el presente trabajo. Señalaremos, sin embargo, algunas características que parecen haber distinguido a su segmento más destacado, el de los grandes troperos, integrado por quienes combinaban esta actividad con otras asociadas: producción ganadera, acopio

de frutos, comercio de efectos de ultramar, etc., rasgo que ya caracterizaba a los grandes carreteros a fines del siglo XVIII.<sup>1</sup>

Se trataban de empresas familiares que, en general, se dedican al comercio de exportación e importación. De acuerdo al padrón de 1865, ya citado, los Gallo y los Gramajo, junto con la gran especialización que han alcanzado en el rubro transportes (como los grandes “despachantes” del período y como propietarios de tropas), poseen barracas y tiendas. Otro importante grupo comercial, los Méndez, que también participan como “despachantes”, poseen junto a sus tropas (eran propietarios de la que operaba con Francisco Gutiérrez como tropero y quizás también de otra, que no hemos podido verificar), una tienda y un almacén por mayor; la familia de José María Cainzo, que según la documen-

<sup>1</sup> Por el momento no tenemos datos para asociar a otras actividades a la mayor parte del padrón de troperos, aunque no hemos concentrado esfuerzos en esa dirección. Muchos de ellos, por otra parte, no son tucumanos de origen ni están radicados en la provincia.

tación organizaba sus viajes con independencia de los “despachantes” (él mismo denuncia la carga y paga la tasa correspondiente), dos tiendas (no tan importantes como las de los Gallo, los Gramajo y los Méndez) y dos pulperías; José Ignacio Murga, a su vez, cuyas carretas oscilaban, según los años, entre 19 y 23, poseía un almacén de primera categoría; la familia de Francisco Olmos, una tienda de 5ª, un almacén de 3ª y una pulpería de primera. Otros, como Leocadio Paz, eran importantes ganaderos (en 1867 ofrece al gobierno desempeñarse como proveedor de ganado para las fuerzas expedicionarias que marchaban sobre Salta, AHT, S.A., Vol. 103, f. 231), como también lo eran algunos troperos de menor envergadura como Pedro M. Heredia, mediano hacendado de Burruyacu. Por último, Balbín Vázquez, en cuyos viajes no armó tropas de menos de 37 carretas en los años considerados, aparece en los padrones de patentes de 1868 abonando 120 \$ por un “ingenio de destilación”, cuya valuación fiscal era de 24.000 \$, por lo que inferimos poseía una importante plantación de caña de no menos 15 cuadras cuadradas, aproximadamente unas 30 hectáreas (AHT, Comprobantes de Contaduría, Vol. 171, f. 171).<sup>2</sup>

<sup>2</sup> Balbín Vázquez era hermano de Durval, otro importante tropero. Ambos eran hijos de Manuel Vázquez y Ángela Talavera (santiagueña), quienes aparecen desde 1848 hasta 1866 en los padrones de patentes abonando el canon por una “fábrica de destilación”. Sin duda se trata del mismo establecimiento por el que en 1868 Balbín Vázquez pagó la tasa correspon-

Como vemos, comercio, ganadería y producción agroindustrial son actividades que se combinan con la fletería en los troperos tucumanos. La asociación con la comercialización de efectos de ultramar y frutos del país aparece, de algún modo, como una “integración vertical”, en la que se incluiría el acopio de frutos y la “habilitación” de pequeños productores agrícolas y criadores, tema sobre el que será necesario profundizar. Casi todos ellos, por otra parte, aparecen en las fuentes como propietarios de productos exportados, no siempre transportados por sus propias tropas. La complementación entre la fletería y la producción ganadera está también presente en este cuadro, como queda demostrado por los casos de Leocadio Paz y Pedro Heredia. La posesión de estancias ganaderas –como deducen con razón Fandos y Fernández Murga para el caso de un tropero en actividad a principios de siglo, Eduardo Sosa– surgiría de la natural necesidad de controlar los recursos que demandaba la movilización de las tropas. Verdaderos complejos productivos, allí se criaban bueyes, se fabricaban carretas y sus repuestos, etc.

---

diente a una plantación de caña de 24 cuadras cuadradas. En el listado de ingenios de Granillo, que corresponde a 1870, Vázquez aparece como propietario de un ingenio de 20 cuadras cuadradas de caña y trapiche “de fierro” movido por mulas y en un padrón de 1874 abona el impuesto de patentes por 22. Estos Vázquez Talavera eran primos hermanos de los poderosos Posse Talavera: Wenceslao, Manuel, Juan, Emidio, etc.

(Fandos y Fernández Murga, 1996: 37-38).

Con seguridad, no todos los tropeiros articulaban su desempeño como tales con las actividades descriptas. Sería el caso de los más débiles del sector. Sin embargo, la actividad requería de importantes capitales. Sólo en carretas, bueyes, mulas y caballos, la tropa de 24 carretas conducida por Francisco Gutiérrez, propiedad de Méndez Hnos., estaba valuada en 4.922 \$b en agosto de 1863.<sup>3</sup> La tropa de Pedro Heredia, a su vez, integrada por 12 carretas, 80 bueyes, 10 caballos y 10 mulas, importaba un capital de 2.500 \$b (AHT, Comprobantes de Contaduría, Vol. 167, ff. 103-105). Por supuesto, la puesta en marcha de las mismas requería de un capital no despreciable, en particular en salarios, repuestos y manutención de hombres y animales en el largo viaje, sin contar con el necesario respaldo en bienes con que el tropero garantizaba lo transportado. En el caso del mencionado Heredia, descontado el valor de las 12 carretas que declara poseer (aunque sus tropas en movimiento, según los documentos, superaban esa cifra: 16, 14, 15 y 13, en 1863, 1864, 1865 y 1866, respectivamente), unos 1.300 \$b, su capital en ganado, terreno y casa ascendía a 5.610 \$b, de acuerdo a la tasación que hace en 1865 la Comisión Recaudadora de Burruyacu (ibíd., f. 107).<sup>4</sup>

<sup>3</sup> Junto a las 24 carretas se consideraban 173 bueyes, 20 mulas y seis caballos (AHT, Protocolos, Serie A, Año 1860, f. 216 y ss.)

<sup>4</sup> Recordemos, sin embargo, que de acuerdo al propio criterio oficial de la

La actividad era de alto riesgo y el tropero debía responder con su patrimonio por la pérdida o deterioro total o parcial de lo transportado. Francisco Olmos declaraba en 1864 haber dejado de desempeñarse como tropero “en virtud de haber obtenido pérdidas considerables en el negocio” (AHT, Comprobantes de Contaduría, Vol. 163, f. 112), aunque en 1865 y 1867 aparece nuevamente viajando a Rosario con su importante tropa (23 y 24 carretas, respectivamente). Francisco Gutiérrez, que termina como “administrador” de la tropa de los Méndez, fue un tropero que perdió todo su capital en un accidentado viaje a Rosario. Los Méndez, que rescatan sus carretas y lo proveen de las boyadas y del capital necesario para continuar operando, tendrán intervención también en el acuerdo que Gutiérrez se ve obligado a firmar con sus acreedores en el mismo año de 1863 (AHT, Protocolos, Serie A, Año 1863, f. 216 y ss.).

Como actividad de riesgo, los beneficios que dejaban los fletes eran, según estimaciones de época, elevados. Según Hutchinson, que suministra una importante información para 1863,

---

época, se toleraba un subregistro del 30 % en la declaración del patrimonio y esta práctica se consideraba generalizada. Considerando ello, los bienes de Heredia habrían ascendido a unos 10.000 \$b. Por su parte, los bienes de Pedro Antonio Correa, que movía una tropa de 25 carretas, tasados en 1859, ascendían a 37.189 \$b. Correa poseía una estancia en Viclos; una casa, una quinta y un sitio en San Miguel y un terreno y una “edificación” en Famallá (AHT, Protocolos, Serie A, Caja 106, Expte. 14).

una tropa de 29 carretas que unía Tucumán con Rosario en 60 días dejaba una utilidad “en término medio” de 3.372 \$b (Hutchinson: 1945: 243).<sup>5</sup> Si consideramos válido su cálculo, y en el supuesto de que las eventuales pérdidas se compensaran con ganancias extraordinarias, el total de las 2.374 carretas que hicieron el trayecto Tucumán-Rosario entre 1863 y 1867 deben haber dejado una utilidad a sus propietarios de más de medio millón de pesos bolivianos, a los que habría que sumar las utilidades que deparaban los productos que exportaban en calidad de propietarios. Ello explica que algunos de los más poderosos grupos familiares de la época continuaran en la actividad y, quizás, el origen de fortunas que luego se reorientaron a la actividad azucarera. En ese sentido sería válida también para esta época la conclusión que saca López de Albormoz en su estudio sobre los troperos del período 1876-1810: “Los principales carreteros acumularon estimables fortunas con las ganancias de la fletería” (López de Albormoz, 1994: 112). El cuadro N° 10

estima las utilidades probables que la actividad puede haber dejado a los troperos tucumanos más importantes sólo en los viajes de ida a Rosario de Santa Fe (no hay modo de aproximarse a las utilidades que habrían dejado los viajes de retorno).

<sup>5</sup> Esta estimación es coincidente con la utilidad que dejó un viaje Tucumán-Rosario de Santa Fe-Tucumán que realizó la tropa de 25 carretas de Pedro Antonio Correa entre el 24.12.1858 y el 21.5.1859, 5.684 \$b. Según los datos de Hutchinson, la utilidad promedio por carreta en un viaje de ida era de 116 \$b, dos reales; según se desprende de una acción judicial que se inició por la muerte de Correa en el transcurso del viaje, la utilidad por carreta que dejó la operación habría sido, también en promedio, de 113 \$b, cinco reales y medio (AHT, Protocolos, Serie A, Caja 106, Expte. 14).

Cuadro N° 10: Utilidad probable de algunos troperos en el período 1863-1865 en la ruta Tucumán-Rosario de Santa Fe, a partir de la estimación de Hutchinson.

Tropero	Número de carretas transportadas	Utilidad probable (en \$ bolivianos)
Albornoz, Joaquín	100	11.600
Bermúdez, Alfonso	65	7.600
Bravo, Mauro	66	7.700
Cainzo, José María	93	10.800
Costas, Pedro	158	18.400
Gallo, Vicente	112	13.000
García, Domingo José	49	5.700
Gramajo Hnos.*	107	12.400
Gutiérrez, F. y A.(Méndez)	95	11.000
Herrera, David y Pedro	69	8.000
Murga, José Ignacio	42	4.900
Olmos, Francisco	70	8.100
Paz, Leocadio	121	14.100
Rodríguez, Telmo	61	7.100
Salvatierra, M., D.y R.	97	11.300
Santillán, Francisco	53	6.200
Vázquez, Balbín	148	17.200
Vázquez, Durval	162	18.800
Total	1.668	194.000

160

\* Se ha agrupado junto a las 16 carretas de la tropa de "Gramajo Hnos." que parten en 1867 a Rosario a las 25 de Santos Gramajo (1863) y a las 66 de Lautaro Gramajo (1865-67), partiendo del supuesto de que éstos últimos –junto a sus hermanos José y Pedro– operaban bajo el nombre de "Gramajo Hnos.". Sin embargo, estando tan difundido este apellido en Tucumán y Santiago del Estero, es probable que los troperos Santos y Lautaro (como su hermano José, que pagaba patente por una tienda en 1866) no estuvieran vinculados comercialmente con dicha firma de "despachantes". La circunstancia de que no hayamos podido ubicar entre los Gramajo a Cirilo (de gran actuación como "despachante" en la década de 1850 y, aparentemente, sin vínculo familiar directo con aquellos), como la falta de datos sobre la firma "Dubart y Gramajo", también muy importante en el ramo en la misma década, agregan bastante incertidumbre al respecto. Fuentes: *Ibid.* cuadro N° 7.

Como vemos, estos 18 individuos o sociedades (el número puede reducirse a 17 si unimos a Balbín y Durval Vázquez) concentraban en sus manos el 70,5 % de las carretas que hacían la ruta a Rosario y, por lo tanto, es razonable pensar que también un porcentaje similar –por lo menos– de las utilidades que dejaba la actividad. Se explica, entonces, que por la cuantía de los capitales que manejaban éstos troperos fueran caracterizados por Vicente Quesada como “verdaderos capitalistas constructores de carretas, las que vendían también en el mercado del litoral” (Quesada, 1942: 353).

El paso desde esa actividad, reinvertiendo los capitales en ella acumulados, a otras también muy rentables, como la producción de aguardiente, mieles, tabletas y azúcar para el mercado provincial y los de las provincias vecinas era, como puede observarse, totalmente factible. Por ejemplo, el precio de venta de un ingenio con vieja tecnología, con todas sus instalaciones, nueve cuadras cuadradas con plantaciones de caña (18,6 hectáreas), ubicado en el departamento capital y que se transfiere en 1864, era de 25.000 \$b (“El Liberal”, 3.7.1864). También en 1864, del inventario de una “hacienda” en El Colmenar que se vende con todos los implementos para producir azúcar y aguardiente, 8 cuadras de caña (en mal estado) y una acequia de 12, resulta la suma de 7.850 \$b (AHT S. Judicial, Serie A, Caja 117, Expte. 7). Unos años después, en 1869, un establecimiento más pequeño, también en la Capital y con 6 cuadras de caña, es valuado por la Comisión Recaudadora en 8.000 \$b (AHT, Comproban-

tes de Contaduría, Vol. 71, f. 293). Los costos de los primeros pasos del proceso de modernización tecnológica podían, a su vez, ser asumidos con el capital acumulado en el transporte de carretas: la inversión más costosa en este rubro, la instalación de trapiches de hierro accionados hidráulicamente era de 12.000 \$b en 1864, considerando el costo de la maquinaria, los gastos de transporte desde Rosario, su instalación, la construcción de la acequia, etc. El costo total de la instalación de un trapiche de hierro accionado a tracción animal era, en el mismo año, de 4.000 \$b. Estos pasos habían sido encarados por no pocos productores, algunos de los cuales, como veremos, tenían un destacado desempeño como comerciantes exportadores. Para el año citado ya se habían instalado seis trapiches de hierro a tracción hidráulica y diez a tracción animal, lo que implicaba una inversión global de 112.000 \$b (“El Liberal”, 16.5.1864).

La figura de Leocadio Paz, fundador en 1870 del Ingenio “San Juan” en sociedad con Juan Posse, puede ser vista como paradigmática de este paso de un importante tropero (y hacendado) a la condición de poderoso industrial azucarero del último cuarto del siglo XIX.<sup>1</sup> El caso de los Gallo y de los Méndez, propietarios de tropas, exportadores, “despachan-

<sup>1</sup> Domingo García funda en 1860 el Ingenio “San Andrés”, pero no sabemos si es nuestro tropero Domingo José García. En 1858 Santiago Cardozo fundó el Ingenio “Luján”, que comprarían luego los Gallo. También debemos averiguar si puede establecerse un vínculo familiar con el tropero Domingo Cardozo.

tes” y luego también poderosos industriales azucareros, aunque muy bien conocido, será mencionado en el punto siguiente. Por su parte, el destino de Balbín Vázquez como tropero y propietario de un ingenio es merecedor, a su vez, de una indagación puntual, que deberá ser abordada en algún momento.

#### Los “despachantes”

Los cuadros números 11, 12 y 13 resumen la participación –según el número de carretas y destino de las exportaciones– de quienes despachaban las tropas y pagaban el impuesto correspondiente.

Como puede observarse, en muchos casos eran los mismos troperos los que se desempeñaban como “despachantes”. Sin embargo, el control de la actividad estaba en manos de un reducido grupo, propietarios de barracas (como Gramajo Hnos., Vicente Gallo y Cía. y Javier López, aunque éste último deja de operar en 1864). Entre Vicente Gallo (de quien Pablo Santillán es un “apoderado”) y los Gramajo, concentran el 77,5 % de las carretas despachadas al norte. El nivel de concentración es más notorio en la ruta al sur: el 87,2 % de las carretas son denunciadas por aquellos, los Méndez y Javier López. No hemos encontrado ninguna descripción sobre el papel de los “despachantes”, pero hay numerosos indicios que nos permiten aventurar una idea so-

bre el mismo. Por ejemplo, un informe sobre el movimiento de las barracas de la ciudad en 1862 menciona, junto con el número de tropas y carretas despachadas por cada barraquero, los nombres de los carreteros, etc., un ítem de “consignatarios” en donde figuran algunos de los más importantes exportadores de suelas del período, como Pedro Lacavera y Facundo Frías (AHT, Comprobantes de Contaduría, Vol. 157, ff. 119-127). Ello nos hace pensar que una de las funciones de los barraqueros-“despachantes” habría sido recibir y acopiar frutos del país y organizar el despacho de las tropas. Habrían sido ellos quienes concertaban con los troperos los fletes y demás condiciones del transporte de los productos exportados. Otra posibilidad, en particular con relación a los propietarios que remiten a los destinos pequeñas cantidades de frutos del país, es que hayan sido intermediarios entre éstos y las casas mayoristas de Rosario y Buenos Aires, a cuya cuenta recibían en consignación los productos. No es el caso, pensamos, de los grandes exportadores, como Wenceslao Posse, por ejemplo, que tenía aceitadas relaciones con el comercio del litoral. Obviamente, por esa función cobrarían comisiones, las que en función del nivel de concentración de la actividad debe haber deparado a las firmas Vicente Gallo y Cía. y Gramajo Hnos. importantes beneficios.

Cuadro N° 11: Exportación en carretas a Salta, 1863-1867. Participación de despachantes

Despachantes	1863	1864	1865	1866	1867	Totales
Avila, J.			12	17		29
Bravo, E.	18					18
Díaz, N.			4			4
Frías, J.			5			5
Gallo, V.	6	46	95 <sup>1</sup>	136 <sup>2</sup>	34	317
García, M.	8	5				13
Gramajo Hnos.	9 <sup>3</sup>	20	21	21	19	90
Lopez, J.		12				12
LLanés, P.	8					8
Molina R.			3	7		10
Place, P.	16	12		11		39
Santillán, P.	51	58		13	112	234
Torres, B.	8					8
Zurueta	29	2				31
Xx		9				9
Totales	153	164	140	205	165	827

Fuentes: *Ibid.* cuadro N° 7.

1) 6 carretas con destino a Salta y Jujuy.

2) 21 carretas con destino a Salta y Jujuy y 6 a Jujuy.

3) 4 carretas con destino a Jujuy.

163

Cuadro N° 12: Exportación en carretas a Rosario de Santa Fe, 1863-1867. Participación de “despachantes”

Despachantes	1863	1864	1865	1866	1867	Totales
Cainzo, J.M.	49			19	25	93
Cuesta, P.		19				19
Frías, F.	10					10
Gallo, V.	111	146	125	140	223	745
García, D.J.	27					27
Gramajo Hnos.	168	217	138	176	141	840
López, J.	105	30				135
Méndez, Hnos.	64		25	23	23	135
Navarro, P.	13					13
Posse, R.				14	17	31
Olmos, C.		25	25			50
Olleta, T.	10			12		22
Place, P.		19				19
Santillán, P.	22	34	7	49	102	214
Vázquez, B.					27	27
Totales	579	490	320	427	558	2.374

Fuentes: *Ibid.* cuadro N° 7.

Cuadro N° 13: Exportación en carretas a Córdoba y Santiago del Estero, 1863-1867.  
Participación de “despachantes”

<i>Despachantes</i>	1863	1864	1865	1866	1867	Totales
Gramajo Hnos.		1 (S)	41*			42
Martínez, Santillán, P.				16 (C)		16
					11 (C)	11
Totales		1	41	16	11	69

Fuentes: *Ibid.* cuadro N° 7.

\* 40 carretas a Córdoba y una a Santiago del Estero

164

Esos dos grupos familiares asumen, no obstante, diferentes estrategias de reinversión de los capitales acumulados en sus operaciones comerciales como despachantes, tropeiros y propietarios de los productos exportados. Los hermanos Gallo (Vicente, Santiago y Delfín), esperaron la llegada del ferrocarril para lanzarse a la producción de azúcar: en 1881 compraron el ingenio “Luján”. Los Gramajo, por el contrario, aunque emparentados con los Posse (Lautaro y sus hermanos eran por vía materna primeros hermanos de los industriales Wenceslao, Manuel, Emidio y Juan Posse), desestimaron lo que a ojos de los empresarios locales y de otras regiones del país aparecía como el negocio del momento, el azucarero. No los hemos ubicado en ninguna de las sociedades que se constituyen para encarar emprendimientos de esa naturaleza. Como en otros tantos casos, el destino de este grupo familiar merece ser estudiado particularmente.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> En 1875 se liquida la testamentaria de Pedro Gramajo (fallecido en 1860), padre de Lautaro, Santos, Pedro, José y Anacleto. Los bienes (dos estancias, “Arcadia” y “Campo de la Laguna”, dos casas, un cuarto y un sitio en la ciudad, más ganado y saldos de acree-

Serán los Méndez los integrantes de este sector de “despachantes” que con mayor energía y éxito encararon la nueva actividad. En 1866 Pedro Gregorio Méndez entabla negociaciones con Angel Padilla para adquirir el “establecimiento de caña de azúcar” que éste poseía en Lules, del que se haría cargo su hijo político Julio Zavaleta (AHT, Comprobantes de Contaduría, Vol. 167, f. 142), y aunque la operación –cerrada en 3.200 \$b– se protocoliza ante el escribano Pedro Sal en 1867 (AHT, Protocolos, Serie A, 1867, f. 282 y ss.), Méndez no aparece en esos años en los padrones de patentes como propietario de ingenios. Lo hará recién en 1870, según el listado de Granillo, en el que la firma Méndez Hnos. se menciona como propietaria de dos ingenios, el “Concepción”, en la Banda del Río Salí, de 25 cuadras cuadradas, y otro en Medinas (el futuro “La Trinidad”), con 30. Es de destacar que ambos esta-

dores varios) sumaban casi 100.000 pesos plata bolivianos (Archivo General de Tucumán, Sección Judicial, Serie B, Caja 308, Expte. 26). Hay indicios de que en las estancias, ubicadas en tierras de pedemonte en el departamento Chichigasta, se cultivaba caña de azúcar, además de explotarse la ganadería.

ban entre los mejor dotados tecnológicamente del momento, con trapiches de hierro y centrifugas accionadas con agua y “fondos de reverbero” (sic).<sup>2</sup> Lo que sigue es bien conocido: rápidamente se vincularon a la gran política y a los grandes negocios a escala nacional y con Enesto Tornquist fundaron un tercer ingenio en 1890, “La Florida”, y organizaron la “Compañía Azucarera Argentina”, por muchas décadas la más importante empresa azucarera del país.<sup>3</sup>

<sup>2</sup> Denominación que recibieron los primeros evaporadores y tachos de cocimiento al vacío que comenzaban entonces a revolucionar la producción azucarera tucumana, elevando sustancialmente los rendimientos industriales. Según Moreno Fragnals esta nueva tecnología fue clave en la “revolución industrial cubana” que se inicia en la isla en la década de 1840 (Moreno Fragnals, 1986: I, 220).

<sup>3</sup> Los Méndez estaban emparentados directamente con los Mitre: una hija de Angel María Méndez y Huergo – hermano de Pedro G. Méndez, constituyente, diputado nacional, director del Banco Nacional y cónsul argentino en París– había casado con Adolfo Mitre (hijo de Bartolomé) en 1882. Participaron de la fundación del primer banco privado de Tucumán, incursionaron en la comercialización de azúcares, en negocios ferroviarios y organizaron establecimientos ganaderos en la provincia de Buenos Aires. También fueron fundadores de la “Sociedad Quebrachales Chaqueños”, con 600.000 has. de bosques de su propiedad. A principios del presente siglo la familia y los negocios se radicaron en la ciudad de Buenos Aires, ocupando Pedro G. Méndez Libarona una banca en el Congreso de la Nación por esa ciudad en 1908 (Cf. Méndez Paz y Corominas, 1991).

#### *Los comerciantes exportadores*

Como se ha señalado más arriba, este el grupo más numeroso. Lo integran 166 individuos o firmas, aunque, como en el caso de los troperos, el número real es inferior por figurar en la documentación consultada algunas sociedades (familiares o no) actuando con nombres diferentes, como se ha dicho. La participación de los mismos en las exportaciones en carretas se ha sistematizado en los cuadros que se transcriben a partir de la página siguiente.<sup>4</sup>

De los mismos se desprende que hay cierta especialización en el tipo de productos exportados. Aunque podría decirse que casi ningún comerciante se dedica, con exclusividad, a un sólo tipo de producto, se destacan en suelas Gramajo Hnos., Pedro Lacavera, Martín Berho y Juan Hardoy; en tabaco el mismo Lacavera, Wenceslao Posse y Méndez Hnos.; y en quesos Manuel Posse, Felipe Posse y Marco Avellaneda. De éstos, Berho y Hardoy eran propietarios de curtiembres; Lacavera poseía una curtiembre y un “ingenio de destilación”; y los restantes eran productores de azúcar y aguardiente.<sup>5</sup>

<sup>4</sup> Las cifras de los cuadros 14, 15 y 16, elaborados a partir de los comprobantes del impuesto a las carretas del tráfico exterior, difieren con las del cuadro cinco en razón que éste considera solamente los envíos a Rosario. La diferencia la constituyen los envíos a Córdoba y Santiago del Estero.

<sup>5</sup> En el caso de Marco Avellaneda, irrumpe en la actividad azucarera en 1876, fundando con su hermano Eudoro y con Brígido Terán el ingenio “Los Ralos”.

Cuadro N° 14: Exportación de Suelas y Vaquetas al sur, 1863-1867: Número de piezas y valor de las mismas por propietarios

	<i>Propietarios</i>	<i>Piezas</i>	<i>Valor (en \$b)</i>
1	NO IDENTIFICADOS	47.797	215.086,50
2	GRAMAJO HNOS.	39.424	177.408,00
3	LACAVERA P.	18.530	83.385,00
4	BERHO M.	12.677	57.046,50
5	HARDOY J.	11.269	50.710,50
6	NAVEA Y CIA.	9.413	42.358,50
7	FRIAS F.	9.388	42.246,00
8	POSSE W.	9.073	40.828,50
9	MENDEZ HNOS.	8.736	39.312,00
10	DURRELS	8.554	38.493,00
11	LAHARRAGA A.	8.140	36.630,00
12	NAVARRO P.	7.668	34.506,00
13	PATRON HNOS.	7.508	33.786,00
14	GALLO V.	6.696	30.132,00
15	URIBURU J.	6.685	30.082,50
16	LOPEZ J.	4.581	20.614,50
17	ECHART J.	3.904	17.568,00
18	APESTEY M.	3.706	16.677,00
19	ALCORTA Y CIA.	3.492	15.714,00
20	FAGALDE J.	3.311	14.899,50
21	ERGUY A.	2.935	13.207,50
22	ACUÑA E.	2.174	9.783,00
23	CAINZO M.	2.078	9.351,00
24	MENDILAHARZU HNOS	2.030	9.135,00
25	VALDEZ Y APARICIO	1.939	8.725,50
26	OJEDA A.	1.815	8.167,50
27	POSSE J.	1.760	7.920,00
28	VALDEZ Y BEDOYA	1.612	7.254,00
29	MOYANO HNOS.	1.546	6.957,00
30	LAFFITE J.	1.500	6.750,00
31	RUEDA A.	1.406	6.327,00
32	GALLO A.	1.392	6.264,00
33	BEDOYA B.	1.271	5.719,50
34	TABOADA G.	1.243	5.593,50
35	PERES S. Y G.	1.000	4.500,00
36	ESTEVEZ E.	993	4.468,50
37	ARAOZ HNOS.	981	4.414,50
38	ARAOZ D.	949	4.270,50
39	POSSE F.	915	4.117,50
40	ARAOZ B.	882	3.969,00
41	TERAN J.M.	771	3.469,50
42	ACUÑA P.	700	3.150,00
43	MENDEZ M.	659	2.965,50

Cuadro N° 14: Continuación

<i>Propietarios</i>	<i>Piezas</i>	<i>Valor (en \$b)</i>
44 NOUGUES J.	637	2.866,50
45 LEGUIZAMON J.	600	2.700,00
46 OBERTI T.	567	2.551,50
47 ANZOATEGUI	562	2.529,00
48 FREYRE M.	520	2.340,00
49 POSSE L.	442	1.989,00
50 VALDEZ HNOS.	422	1.899,00
51 BEDOYA S.	371	1.669,50
52 ORIHUELA	351	1.579,50
53 FADAD J.	350	1.575,00
54 MONTES A.	336	1.512,00
55 CAROL J.	300	1.350,00
56 BERMUDEZ Y RUEDA	246	1.107,00
57 COUTERET P.	240	1.080,00
58 MENDEZ J.	225	1.012,50
59 COSTAS P.	218	981,00
60 CABALLERO C.	210	945,00
61 AREYALDO E.	203	913,50
62 AVELLANEDA M.	200	900,00
63 HELGUERA F.	200	900,00
64 NABONA A.	171	769,50
65 MARIÑO A.	129	580,50
66 POSSE M.	112	504,00
67 SAN GERMES P.	102	459,00
68 OLMOS C.	100	450,00
69 PEDRO N.	100	450,00
70 ALBORNOZ J.	60	270,00
71 PASCUAL H.	58	261,00
72 MUR C.	57	256,50
73 CIVIRY S.	39	175,50
74 COSSIO P.	28	126,00
75 MENDEZ C.	20	90,00
<i>Total de piezas</i>	271.279	1.220.755,50

167

Fuentes: *Ibid.* cuadro N° 7.

Cuadro N° 15: Exportaciones de tabaco al sur, 1863-1867: Número de arrobas y valor de las cargas por propietarios

Propietarios	Peso ( @ )	Valor (en \$b)
1 NO IDENTIFICADOS	9.944	29.832,00
2 LACAVERA P.	4.292	12.876,00
3 POSSE W.	3.338	10.014,00
4 MENDEZ HNOS.	2.237	6.711,00
5 SAN GERMES P.	1.835	5.505,00
6 CAINZO M.	1.811	5.433,00
7 ARIAS E.	1.688	5.064,00
8 PADILLA M.	1.474	4.422,00
9 POSSE M.	1.304	3.912,00
10 POSSE F.	942	2.826,00
11 MOYANO HNOS.	912	2.736,00
12 ARAOZ B.	890	2.670,00
13 NOUGUES J.	767	2.301,00
14 GRAMAJO S.	740	2.220,00
15 PASCUAL H.	659	1.977,00
16 ESTEVEZ E.	649	1.947,00
17 MENDEZ M.	618	1.854,00
18 PIÑEIRO J.	503	1.509,00
19 MARTINEZ D.	459	1.377,00
20 VARIOS	450	1.350,00
21 MENDILAHARZU HNOS.	427	1.281,00
22 ACUÑA E.	401	1.203,00
23 ARAOZ D.	394	1.182,00
24 GRAMAJO HNOS.	383	1.149,00
25 BEAUFRERE G.	367	1.101,00
26 LOPEZ E.	354	1.062,00
27 MUR C.	337	1.011,00
28 GONZALEZ M.	214	642,00
29 OLMOS C.	208	624,00
30 GRAMAJO L.	204	612,00
31 FRIAS J.	187	561,00
32 PIEDRABUENA A.	167	501,00
33 MOYANO D.	140	420,00
34 MOYANO F.	131	393,00
35 CHENAUT G.	113	339,00
36 FREYRE M.	91	273,00
37 MARIÑO J.	89	267,00
38 ALURRALDE J.	82	246,00
39 TERAN J.M.	71	213,00
40 APESTEY M.	66	198,00
41 BERHO M.	62	186,00
42 ARIAS J.	59	177,00
43 NAVARRO P.	44	132,00

Cuadro N° 15: Continuación

Propietarios	Peso ( @ )	Valor (en \$b)
44 FAGALDE J.	23	69,00
45 LOPEZ J.	11	33,00
<i>Total</i>	40.137	120.411,00

Fuentes: *Ibid.* cuadro N° 7.

Cuadro N° 16: Exportación de quesos al sur, 1863-1867: Número de arrobas y valor de las cargas por propietarios

<i>Propietarios</i>	<i>Peso ( @ )</i>	<i>Valor (en \$b)</i>
1 NO IDENTIFICADOS	7570	22.710,00
2 POSSE M.	3167	
3 POSSE F.	2475	7.425,00
4 AVELLANEDA M.	2048	6.144,00
5 BEAUFRERE G.	1191	3.573,00
6 FRIAS F.	691	2.073,00
7 MUR C.	596	1.788,00
8 POSSE W.	569	1.707,00
9 OLMOS C.	561	1.683,00
10 ESTEVEZ E.	532	1.596,00
11 FRIAS J.	513	1.539,00
12 HELGUERA F.	487	1.461,00
13 LACAVERA P.	391	1.173,00
14 LOPEZ J.	376	1.128,00
15 VEGA A.	323	969,00
16 ARIAS J.	288	864,00
17 NAVARRO P.	285	855,00
18 ALURRALDE J.	241	723,00
19 GALLO V.	198	594,00
20 ACUÑA E.	188	564,00
21 SAN GERMES P.	177	531,00
22 CAINZO M.	168	504,00
23 SOLDATI L.	165	495,00
24 PAZ L.	156	468,00
25 IRAMAIN J.	150	450,00
26 PASCUAL H.	148	444,00
27 PIÑEIRO J.	115	345,00
28 GRAMAJO HNOS.	114	342,00
29 VAZQUEZ D.	110	330,00
30 ZAVALLETTA L.	96	288,00
31 TERAN J.M.	79	237,00
32 MONTEROS D.	78	234,00
33 COSSIO R.	74	222,00

Cuadro N° 16: Continuación

<i>Propietarios</i>	<i>Peso ( @ )</i>	<i>Valor (en \$b)</i>
34 POSSE J.	66	198,00
35 OLMOS A.	61	183,00
36 DE LA VEGA A.	60	180,00
37 ARIAS E.	55	165,00
38 MUÑECAS D.	38	114,00
39 ZA VALETA B.	33	99,00
40 FREYRE M.	24	72,00
41 AVILA D.	12	36,00
42 BERHO M.	11	33,00
43 LEDESMA	11	33,00
44 CARRIZO M.	10	30,00
45 MENDEZ HNOS.	10	30,00
46 CABALLERO C.	5	15,00
<i>Total</i>	24716	74.148,00

Fuentes: *Ibid.* cuadro N° 7.

Cuadro N° 17: Exportaciones de mercaderías a Salta, 1863-1867: Número de arrobas por propietarios. (T: comerciantes o casas comerciales tucumanas; S: salteños; J: jujeños; S-J: salto-jujeños)

170

<i>Propietarios</i>	<i>@</i>
1 NO IDENTIFICADOS	31.248
2 CEBALLOS D. (S)	11.924
3 NAVEA Y CIA. (S-J)	6.288
4 MENDEZ HNOS. (T)	5.378
5 VALDEZ HNOS. (S)	4.815
6 ALVARADO S. (J)	2.572
7 LEGUIZAMON J. (S)	1.589
8 CORNEJO D. (S)	1.546
9 OJEDA A. (S)	1.063
10 LEGUIZAMON M. (S)	1.030
11 OVEJERO J. (J)	964
12 GALLO V. (T)	936
13 HELGUERA F. (T)	823
14 PLACE P. (T)	815
15 DENDIS J.	789
16 PASCUAL H. (T)	707
17 LACROIX S. (T)	493
18 MOYANO F. (T)	416
19 AGUIRRE J. (T)	340
20 FLEMING (S)	271
21 BEDOYA S. (S)	261
22 PAVERINI J. (T)	235

Cuadro N° 17: Continuación

<i>Propietarios</i>	<i>@</i>
23 LEGUIZAMON D. (S)	215
24 MIGUEL S.	197
25 LACAVERA (T)	187
26 GRAMAJO HNOS. (T)	182
27 GLEMI M.	161
28 ALVAREZ J. (S)	146
29 URIBURU J. (S)	137
30 PATRON HNOS. (S)	131
31 MENDIOROZ F. (T)	121
32 PEREZ S. y G. (J)	72
33 KARAVEMAN H. (T)	60
34 CAROL J. (S)	52
35 BARCENA J. (J)	49
36 GARCIA D. (T)	47
37 FORNERI A.	43
38 ROMERO A. (T)	37
39 ZORRILLA B. (S)	35
40 ARIAS M. (S)	25
41 MALLES P.	24
42 DIAZ R.	13
43 FRESCO R. (T)	10
44 POSE W. (T)	10
45 NAVEA J. (S-J)	7
46 AGUIRRE C. (T)	4
47 ARIAS J. (S)	4
<i>Total</i>	76.472

171

Fuentes: *Ibid.* cuadro N° 7. En la identificación de comerciantes y casas comerciales de Salta y Jujuy (como en la de la firma Alcorta y Cía., de Cobiya) ha colaborado Viviana Conti.

**Cuadro N° 18: Exportaciones en carretas a Salta, 1863-1867. Participación relativa de propietarios de mercaderías en función del tonelaje transportado y de las provincias de origen**

<i>Provincia</i>	<i>Mercaderías exportadas (en @)</i>	<i>Participación relativa</i>
No identificados	32.475	42,5 %
Salteños	23.244	30,4 %
Tucumanos	10.801	14,1 %
Saltojujeños	6.295	8,2 %
Jujeños	3.657	4,8 %
Totales	76.472	100 %

Fuentes: Cuadro N° 17.

Interesa observar los niveles de concentración de la actividad: el 75 % de las suelas y vaquetas fueron exportadas por el 20 % de los exportadores (15 sobre 74);<sup>1</sup> a su vez, el 66 % de las arrobas de tabaco fueron remitidas al sur por el 23 % de los exportadores (10 sobre 44); en cuanto al queso, la relación es prácticamente similar, el 22 % de los exportadores (10 sobre 45) despacha el 72 % de las arrobas; por último, en las mercaderías que van al norte, el nivel de concentración es mayor: el 82 % de la carga está en manos del 22 % de quienes están involucrados en este tráfico (10 sobre 46).

En función de nuestros objetivos y de algunas ideas ya adelantadas, debemos centrarnos en dos cuestiones. Una se refiere al papel de los comerciantes tucumanos como intermediarios en las importaciones y exportaciones salteñas transportadas en carretas. El elevado porcentaje de mercadería de propietarios no identificados (42,5 %) plantea algún inconveniente para resolver esta cuestión. Pero, considerando el 57,5 % restante, puede formularse una aproximación confiable. De acuerdo a los datos expuestos, el 75,5 % (en tonelaje) de las exportaciones de mercaderías a Salta eran efectuadas por comerciantes de las plazas salteña y jujeña, mientras el 24,5 % restante formaba parte de las operaciones de exportadores radicados en Tucumán. Ello indicaría que el comercio tucumano sólo habría acumulado, aproximadamente, una cuarta parte de los beneficios que

deparaba a la región las importaciones de esa provincia desde el sur, en el supuesto de que hubiera una equivalencia entre el peso de las cargas y su valor.<sup>2</sup> Al respecto, es necesario realizar cuatro observaciones. Los datos presentados no resuelven la decisiva cuestión de si los comerciantes salteños se proveían directamente en Rosario de Santa Fe o Buenos Aires de los efectos de ultramar que llegaban a esa provincia desde el sur, o lo hacían en los comercios tucumanos (de haberse dado la segunda alternativa, los beneficios obtenidos por Tucumán en la intermediación comercial entre el litoral atlántico y las provincias del norte habrían sido mayores). Igualmente, sería importante determinar si los comerciantes salteños adquirirían en Tucumán las manufacturas y “efectos de la tierra” locales; si lo hacían directamente a los productores o a través de los grandes acopiadores. Por otro lado, conocemos muy poco sobre los vínculos de los comerciantes tucumanos y salteños con sus provee-

<sup>1</sup> El 86 % de las suelas exportadas al sur por este grupo de 15 grandes exportadores fue hecha por comerciantes tucumanos; y el 14 % restante por comerciantes salteños.

<sup>2</sup> Según Viviana Conti, el 90 % de los “efectos de ultramar” que entraban a Salta en las décadas de 1850 y 1860 provenía de Valparaíso y el 10 % restante lo hacía vía Buenos Aires (recordemos que de acuerdo a Schleh –ver nota 12– entre 1845 y 1855 esta provincia se surtía del 76,1 % de este tipo de productos por el Pacífico, el 23,2 % por el litoral argentino y el 0,7 % por el altiplano boliviano). Según esta investigadora, los comerciantes salteños compraban en Tucumán “mercaderías varias”, integradas mayoritariamente por manufacturas locales y algunos efectos de ultramar (artículos de loza, por ejemplo), yerba mate y otros productos regionales (observaciones de la profesora Conti a la primera versión de este trabajo).

dores de Buenos Aires y/o Rosario; si se desempeñaban como simples agentes o representantes o si habían alcanzado cierto grado de autonomía que les permitía encarar operaciones con mayores márgenes de beneficios. Por último, es imposible sacar conclusiones más o menos firmes sobre el punto sin trabajar con fuentes salte-

ñas, algo que en esta etapa de la investigación no pudimos realizar.

Conclusiones más firmes pueden obtenerse observando la participación relativa de tucumanos y salteños en la exportación de suelas y vaquetas salteñas, cuyos datos se resumen en el cuadro N° 19.

Cuadro N° 19: Exportación de Suelas y Vaquetas salteñas al sur, 1863-1867: Número de piezas por propietarios. (T: comerciantes o casas comerciales tucumanas; S: salteños; J: jujeños; S-J: salto-jujeños)

<i>Propietarios</i>	<i>Suelas</i>	<i>Vaquetas</i>	<i>Piezas</i>
1 NO IDENTIFICADOS	15.810	100	15.910
2 LACAVERA P. (T)	11.337	253	11.590
3 GRAMAJO HNOS. (T)	7.853		7.853
4 PATRON HNOS. (S)	6.939	569	7.508
5 URIBURU J. (S)	5.984		5.984
6 NAVEA CIA. (S-J)	5.613		5.613
7 LEGUIZAMON J. (S)	3.479		3.479
8 MENDEZ HNOS. (T)	2.382	57	2.439
9 ACUÑA E. (T)	2.174		2.174
10 FRIAS F. (T)	1.387	163	1.550
11 ALCORTA CIA. (Cobija)	1.089		1.089
12 VALDEZ Y BEDOYA (S)	875		875
13 OJEDA A. (S)	800		800
14 ACUÑA P. (T)	700		700
15 ANZOATEGUI (S)	562		562
16 BEDOYA (S)	371		371
17 ORIHUELA	351		351
18 VALDEZ HNOS. (S)	337		337
19 CAROL J. (S)	300		300
20 NAVARRO P. (T)	210		210
21 CAINZO M. (T)	200		200
22 MENDEZ J. (T)	174		174
23 PASCUAL H. (T)	58		58
24 MUR C. (T)	57		57
<i>Total de piezas</i>			70.184

173

Fuentes: *Ibid.* cuadro N° 7. En la identificación de comerciantes y casas comerciales de Salta y Jujuy

Cuadro N° 20: Algunos importantes exportadores tucumanos. Su vinculación con la curtiembre y la producción de azúcar y aguardiente (década de 1860)

<i>Agente</i>	<i>Prop. de Curtiembres</i>	<i>Propietarios de ingenios</i>
Martín Apestey	x	
Martín Berho	x	
Manuel Cainzo*		
Alejo Erguy	x	
Juan Fagalde	x	x
Facundo Frías		
Vicente Gallo		x
Gramajo Hnos.		
Juan Hardoy	x	
Pedro Lacavera	x	x
Méndez Hnos.		x
Mendilaharzu Hnos.	x	
Manuel Posse		x
Felipe Posse		x
Wenceslao Posse		x

*\*) En los padrones de patentes de la época su hijo Silenio figura como propietario de un ingenio en "El Bajo".  
Fuente: elaboración propia a partir de diversos padrones de patentes de la década de 1860.*

174 Del mismo se desprende que los comerciantes tucumanos –que exportaron en los años considerados el 82 % del total de las suelas– figuraban como propietarios del 50,1 % de las suelas salteñas despachadas al sur.<sup>1</sup> Pedro Lacavera, con 11.590, y Gramajo Hnos., con 7.853, tienen, como puede observarse, una participación mayor que las más importantes firmas salteñas en este rubro. Ello permite

advertir que los comerciantes tucumanos competían con los exportadores salteños adquiriendo suelas a los curtidores de esa provincia. Si repetían la práctica común en Tucumán, en donde los comerciantes adquirirían los cueros y encargaban su curtido, su nivel de intervención en los circuitos de comercialización internos de la provincia vecina –y los beneficios obtenidos– habrían sido aún mayores. Pero, independientemente de estas especulaciones –que servirán de hipótesis orientadoras de futuras investigaciones– queda probada una fuerte intermediación tucumana en las exportaciones de las suelas salteñas, lo que obviamente incidiría positivamente en la balanza de pagos tucumana con relación al norte y apuntalaría la acu-

<sup>1</sup> De acuerdo al cuadro N° 19, de las 53.923 suelas y vaquetas salteñas con propietarios identificados (sobre un total de 70.184) exportadas desde Tucumán al litoral entre 1863 y 1867, 27.005 fueron despachadas por comerciantes tucumanos y 26.918 por comerciantes salteños y salto-jujeños (incluimos entre estos a la firma Alcorca y Cía.).

mulación de capitales de su sector mercantil.

La otra cuestión a la que nos referimos es la decisiva de la transferencia de capitales a las actividades agroindustriales. Un pequeño cuadro, en el que se vincula a quince de los principales exportadores tucumanos del período con la curtiembre de cueros y la producción de azúcar y aguardiente dará una buena base para avanzar sobre ello.

El cuadro da evidencias suficientes para concluir en que la tesis del origen mercantil de los capitales que en los 60 y los 70 se invirtieron en la modernización de los tradicionales “ingenios de destilación” tucumanos (y en el montaje “llave en mano” de otros), tiene bases sólidas, por lo menos para los casos citados, tesis que se vería reforzada por el destacado papel en el proceso modernizador que asumieron algunos de los individuos y sociedades citados. En ese sentido, es irrefutable la afirmación de Donna Guy:

A pesar de todos los problemas e inconvenientes, [Wenceslao] Posse se hizo rico durante los años sesenta y logró invertir parte de sus ganancias para adquirir nuevas máquinas para su fábrica (Guy, 1981: 26).

No fue el único de los destacados exportadores tucumanos que en esos años realizó importantes inversiones en otros rubros. Su tío Felipe, quien fundó el ingenio “San Felipe” en 1870, invirtió entre 1860-1870 – individualmente o en sociedad con su sobrino Roque Pondal– unos 10.000 \$b en siete propiedades urbanas, 3.600 en siete propiedades rurales, y

otorgó cuatro préstamos hipotecarios por 10.440, lo que hace un total de 24.000 \$b. El grupo Méndez, por su parte, en el que incluimos a Pedro Gregorio Méndez y a sus hijos Juan Crisóstomo, Juan Manuel y Angel María, invirtió 22.500 \$b en 5 propiedades urbanas, 3.900 en tres propiedades rurales y otorgó dos préstamos hipotecarios por 603, un total de 26.704 \$b (AHT, Protocolos, Series A, B y C, años 1860-1870).<sup>2</sup> Junto a estas inversiones, como vimos más adelante, ya en 1870 los Méndez habían comprado el ingenio “Concepción” y montado “La Trinidad”.

Sin embargo, hay numerosos casos en los cuales el origen de los capitales con los que se adquirieron tierras para plantaciones y se montaron ingenios no se encuentran en el comercio a larga distancia llevado a cabo en las tropas de carretas. Por ejemplo, en la producción para el mercado provincial y regional y en el control de pequeñas redes comerciales podría estar el secreto del éxito de los Nougés y los Padilla. Ninguna de estas familias tuvo un rol importante en las exportaciones en carretas, aunque hay referencias sobre la gran actividad que desplegaron en el comercio local y regional. Donna Guy, que ha trabajado la correspondencia y demás documentación que se conservaba en el archivo del ingenio de los Nougés, el “San Pablo”, da cuenta de los grandes esfuerzos que hizo esta familia por penetrar en los mercados re-

<sup>2</sup> Hay dos operaciones, la compra de un sitio y una casa, en 1860 y 1863, respectivamente, cuyos montos son ilegibles por el mal estado de conservación de los documentos.

gionales con azúcares y harinas, llegando a instalar almacenes en la ciudades de Salta y Jujuy (Guy, 1981: 28-30). Con relación a los Padilla, la misma autora afirma:

[...] Miguel Padilla, ayudado por sus nueve hijos, hizo la fortuna de la familia en los años 1860 comerciando al sur con La Rioja y al norte con Bolivia y Copiapó en Chile. Vendían tabaco y ganado en Chile y compraban mulas en Salta, que vendían a buenos precios en Bolivia y Perú. También vendían, en pequeñas cantidades, azúcar, melaza y aguardiente a la población rural de Tucumán y de las provincias vecinas (Guy, 1981: 19-20).

En efecto, Miguel Padilla y sus hijos poseían en 1864 dos “almacenes de azúcar y aguardiente”, uno en San Miguel y otro en Monteros, por los que no pagaban patente alguna, pues se consideraba que este derecho se satisfacía abonando el que correspondía a su ingenio de Lules (AHT, Comprobantes de Contaduría, Vol. 163, f. 70). Pero no eran los únicos propietarios de ingenios que se habían lanzado a competir en el mercado al menudeo, originando el lógico reclamo de pulperos y demás comerciantes minoristas. El mismo año, 57 de ellos elevaban al gobierno un petitorio denunciando una competencia desleal de los “Srs. cosecheros” y solicitando que las ventas que realizaran éstos no fuesen inferiores a un barril de caña ni a una arroba de azúcar (“El Liberal”, 3.11.1864).<sup>3</sup>

<sup>3</sup> Esto vendría a apoyar una de las hipótesis con que Donna Guy explica la transferencia de capitales del sector mercantil al agro-industrial. Para esta autora, el sistema impositivo se había

De todos modos, esta vía de acumulación no contradice –más bien matiza– la tesis de Giménez Zapiola y Mitre. Pero, como no tenemos noticias sobre actividades comerciales desplegadas por un nutrido –y posteriormente exitoso– grupo de industriales del azúcar, debemos pensar que para éstos el camino de la acumulación de capitales que posibilitó afrontar el reto de inversiones que demandó la década del 70 debe haber sido otro. Los casos de Evaristo y Máximo Etchecopar, de José y Justiniano Frías, de Enrique Erdman, de Juan Dermit (que luego se asociaría con Clodomiro Hileret), entre otros,<sup>4</sup> demandan indagar en otras fuentes y explorar esas posibles vías de acumulación en las actividades agro-ganaderas y agroindustriales. Es decir, nos remiten a la esfera de la producción, o al acceso en condiciones muy ventajosas al mercado de capitales, algo que, por otra parte, no parece haber sido muy factible en una etapa en la que la banca privada que se instala en Tucumán es muy débil, las ta-

---

tornado gravoso para el primero, lo que fomentó las inversiones en la producción agro-industrial (Guy, 1981: 20–21).

<sup>4</sup> Entre éstos podríamos ubicar también a la sociedad de Vicente Posse (padre de Manuel y Wenceslao y hermano de Felipe) con su hijo Emidio, propietarios del ingenio “La Reducción”. Aunque hemos detectado una exportación que realizan a La Rioja en 1864 de 101 @ de azúcar blanca, 14 @ de azúcar terciada, dos barriles de caña y 27 @ de arroz (AHT, SA, Vol. 95, f. 89), no parecen haberse especializado, como sus parientes, en las operaciones mercantiles.

sas usuales extremadamente elevadas y las instituciones bancarias oficiales inexistentes.

#### BREVES CONSIDERACIONES FINALES

Pese a las limitaciones de la fuente explorada creemos que de su análisis pueden sacarse algunas importantes conclusiones. En primer lugar permite reconocer la validez, por lo menos parcial, de la tesis –originalmente formulada por Granillo y Denis– sobre el origen comercial de los capitales que impulsaron el “despegue” azucarero tucumano.

Junto a ello, es importante señalar que la falta de especialización que se observa en los actores económicos estudiados puede hablarnos de un tipo de conducta empresaria orientada a minimizar riesgos, en el marco de una economía que no ofrecía un rubro que brindara en el largo plazo márgenes de beneficios sustancialmente superiores a otros (siempre en el supuesto que las estrategias empresarias se hayan guiado por criterios inequívocamente maximizadores). Sin duda, el proceso de estabilización política del país que se inició en la década de 1850 y las expectativas abiertas por la creciente rentabilidad de la producción azucarera habría de inducir, en menos de una década, a familias y empresas a concentrar todas sus energías en esta actividad, posibilitando a la élite tucumana convertirse en una de las más poderosas del interior argentino, con una fuerte presencia política en el escenario nacional, por lo menos hasta la primera década del siglo XX.

Por otro lado, parecería que en las décadas de 1850 y 1860 el capital mercantil tenía posibilidades de apropiarse de los excedentes agrícolas y ganaderos, obviando el control directo sobre la tierra. El estudio de las relaciones mercantiles y de crédito por las que se canalizaba esta apropiación es una de las cuestiones que, sin duda, se presentan como una exigencia si pretendemos avanzar en el mejor conocimiento de las condiciones previas del despegue azucarero.

La importancia del mercado doméstico provincial, como el de las provincias vecinas, es otro de los factores que habrían sido también claves en el proceso de acumulación de capitales estudiado. Las modalidades de la participación directa de los productores en la comercialización en pequeña escala de la producción agroindustrial es otra de las cuestiones que quedan pendientes.

A su vez, el papel del comercio tucumano como agente de intermediación del tráfico entre Salta y el norte con el litoral atlántico –y su efecto positivo en las balanzas comerciales de la provincia–, quedaría demostrado, aunque el relevamiento de otro tipo de fuentes, en particular salteñas, permitirá aproximarnos menos superficialmente a esta cuestión clave.

Por último, investigaciones centradas en el crédito, en los entrelazamientos de negocios y política, como la ampliación de nuestro período de estudio, permitirán tener una visión más compleja sobre este conjunto de problemas. La información que se ha recogido y sistematizado puede ser útil para reexaminarlos con mayor fundamento empírico.

BIBLIOGRAFÍA CITADA

- ARÁOZ, María Florencia (1996): "Allá por 1800 (cartas de familia)". En AA.VV., *El viejo Tucumán en la memoria*, Tucumán, U.N.T.
- BLISS, Horace William (1972): "Evolución económica del Tucumán". Tucumán, mimeo.
- BOUSQUET, Alfredo (1878): *Estudio sobre el sistema rentístico de la Provincia de Tucumán. De 1820 a 1876*. Tucumán.
- BOUSQUET, Alfredo et al (1882): *Memoria histórica y descriptiva de la Provincia de Tucumán*. Buenos Aires.
- BURMEISTER, Hermann (1944): *Viaje por los Estados del Plata*, T. 2°. Buenos Aires, Unión Germánica Argentina.
- 178 CAMPI, Daniel (1996): "Estado nacional y Desarrollo regional. El Noroeste argentino y el modelo agroexportador, 1870-1914". En MERIDIANO, N° 2. Buenos Aires, Centro de Estudios Alexander von Humboldt.
- CORDEIRO, R. y VIALE, C.D. (1915): *Compilación ordenada de leyes, decretos y mensajes del período constitucional de la Provincia de Tucumán que comienza en el año 1852*. Tucumán.
- DENIS, Pierre (1992): "Tucumán y el azúcar". En Campi, Daniel, *Estudios sobre la historia de la industria azucarera argentina*, Vol. II, Tucumán, UNT-UNJu.
- DU GRATY, Alfred (1968): *La confederación argentina*. Paraná (primera edición, en francés, París, 1858).
- FANDOS, Cecilia y FERNANDEZ MURGA, Patricia (1996): "Sector comercial y estrategias de inversión inmobiliaria en Tucumán. Primera mitad del siglo XIX". Mimeo.
- FAZIO, Lorenzo (1889): *Memoria descriptiva de la Provincia de Santiago del Estero*. Buenos Aires.
- GIMENEZ ZAPIOLA, Marcos (1975): "El interior argentino y el desarrollo hacia afuera: el caso de Tucumán". En GIMENEZ ZAPIOLA, Marcos: *El régimen oligárquico. Materiales para el estudio de la realidad argentina*. Buenos Aires, Amorrortu.
- GRANILLO, Arsenio (1872): *Provincia de Tucumán*. Tucumán.
- GUY, Donna J. (1981): *Política azucarera argentina: Tucumán y la generación del 80*. Tucumán, Fundación Banco Comercial del Norte.
- LANGER, Erick D. (1987): "Espacios coloniales y economías nacionales: Bolivia y el norte argentino (1810-1930)". En *Siglo XIX*, Año II, N° 4. Monterrey (México).
- LANGER, Erick y CONTI, Viviana (1991): "Circuitos comerciales tradicionales y cambio económico en los Andes centromeridionales (1830-1930)". En *Desarrollo Económico*, Vol. 31, N° 121. Buenos Aires.
- LÓPEZ DE ALBORNOZ, Cristina (1994): "Arrieros y carreteros tucumanos. Su rol en la articulación

- regional (1786-1810)". En ANDES, N° 6, Salta.
- MAESO, Justo (1958): "Notas y apuntes", en Woodbine Parish, *Buenos Aires y las provincias del Río de la Plata*, Buenos Aires, Hachette.
- MATA DE LÓPEZ, Sara (1993-94): "Los comerciantes de Salta a fines del siglo XVIII". ANUARIO, N° 16 (2ª época), Escuela de Historia de la Universidad Nacional de Rosario.
- MIRANDA, Inés L. y NAHUZ, Ramiro A. (1996): "Exportaciones tucumanas en 1837. Importancia relativa de la receptoría de Río Chico". Trabajo de Seminario, Facultad de Ciencias Económicas, Universidad Nacional de Tucumán.
- MITRE, Antonio (1987): *El monedero de los Andes. Región económica y moneda boliviana en el siglo XIX*. La Paz, Hisbol.
- MENDEZ PAZ, Carlos Alberto (h) y COROMINAS, Jorge (1991): *Los Méndez de Tucumán*. Buenos Aires.
- MORENO FRAGINALS, Manuel (1986): *El ingenio. Complejo económico y social del azúcar*. La Habana, Editorial de Ciencias Sociales.
- NICOLINI, Esteban A. (1992): "Circuitos comerciales en Tucumán entre 1825 y 1852. Tensión entre el mercado del Pacífico y el del Atlántico". En DATA, N° 2, La Paz.
- NICOLINI, Esteban A. (1994): "El comercio en Tucumán 1810-1815: flujos de mercancías y dinero y balanzas comerciales". En POBLACION Y SOCIEDAD, N° 2, Tucumán.
- PALOMEQUE, Silvia (1995): "Circulación de carretas por las rutas de Santiago (1818-1849). Elementos cuantitativos". En CUADERNOS DE HUMANIDADES, N° 5, Facultad de Humanidades y Ciencias Sociales, UNJu.
- PEREZ HERRERO, Pedro (1992): *Comercio y mercados en América Latina colonial*. Madrid, Mapfre.
- QUESADA, Vicente (1942): *Memoorias de un viejo*. Buenos Aires, Solar.
- ROBLEDO, Beatriz (1973): "Introducción al estudio del comercio tucumano, 1848-1852". En Academia Nacional de la Historia, *Primer Congreso de Historia Argentina y Regional*, Buenos Aires.
- ROSAL, Miguel A. (1995): "El Interior frente a Buenos Aires: flujos comerciales e integración económica, 1831-1850". En SECUENCIA, N° 31, México, D.F.
- SCHLEH, Emilio (1914): *Salta y sus riquezas*. Buenos Aires.