

NOTICIA SOBRE EL COMERCIO INTERPROVINCIAL DURANTE LA PRESIDENCIA DE MITRE (1862-1868)

La libertad y fluidez económica que a partir de 1852 invadió a las provincias del litoral, originadas en la reactivación de sus puertos, no alcanzó igual densidad en las provincias interiores.

La supresión de las aduanas provinciales dispuesta por la Constitución de 1853 fue solamente teórica y varias provincias "siguieron percibiendo los derechos de importación de determinados artículos y los de exportación de otros disimulándolos, cuando era necesario hacerlo, bajo denominaciones que procuraban justificarlos"⁽¹⁾.

Los derechos diferenciales establecidos con el objeto de atraer el comercio exterior hacia la Confederación, no sólo no tuvieron el efecto deseado sino que tornaron aún más precaria la situación del comercio interior, envuelto en un caos tarifario.

Rosario, Paraná y Corrientes, puertos confederados, no llegaron a igualar en importancia al de Buenos Aires, pues a pesar de ésta y otras reglamentaciones que provocaron su reactivación, no contaban en su seno, como ocurría con el Estado escindido, con los más poderosos representantes del comercio europeo.

El envío de las mercaderías trajo aparejado una serie de inconvenientes a las provincias mediterráneas: el costo de los fletes que elevaron innecesariamente los precios de los productos del interior; la inestabilidad de los envíos afectados por el tránsito de caminos inseguros expuestos a los ataques de forajidos unas veces, de los indígenas otras; la carencia de vías directas y practicables que demoraron la llegada a destino de los frutos exportables; la escasez de numerario ya que:

"El se hizo un artículo de exportación para saldar la importación cuando las provincias que no explotan hoy minas no tenían efectivo propio"⁽²⁾.

(1) Andrés R. Allende. *Notas sobre la supresión de los derechos de tránsito y nacionalización de las Aduanas en las provincias de la Confederación*. En: *Academia Nacional de la Historia. I Congreso de Historia Argentina y Regional*. Bs. As., 1973, pág. 309.

(2) Manuel Rogelio Tristany. *Guía estadística de la provincia de Mendoza*. Mendoza, 1860.

Ante estas circunstancias la política exportadora de las provincias buscó otros mercados que cubrieran sus necesidades en lo que a productos de ultramar se refiere y donde sus propias producciones pudieran colocarse con mayor ventaja. Chile y Perú comenzaron a competir con Buenos Aires y Rosario en la captación del comercio cuyano y del norte.

La derogación de los derechos diferenciales fue recibida en la Confederación con estas palabras: "No debemos olvidar por un momento la inmensa extensión que tomará nuestro comercio por tierra y agua con la supresión de los derechos diferenciales en la Confederación para la provincia de Buenos Aires. Siete años de separación de las provincias hermanas han causado un mal grave al comercio de nuestro país por la falta absoluta de importación y exportación de los frutos de las provincias Argentinas; verdad es que muchas veces el importe de los frutos es bastante elevado por las inmensas distancias que tienen que surcar pero si la Nación goza de paz pronto se ligarán los pueblos unos con otros por medio del secreto nuevo de engrandecimiento: el ferrocarril"⁽³⁾.

En 1860, Víctor Martín de Moussy daba noticias de un intenso comercio interprovincial; Córdoba envía a Rosario sus jergas y frazadas. Tucumán vende su azúcar a Santiago del Estero; Catamarca y Salta envían sus maderas para ebanistería a San Juan y Mendoza exporta tabaco, tinte cueros y prepara los pellones destinados a provincias vecinas.

Salta, con industria semejante agrega a su comercio harinas y vino. Jujuy teje telas y exporta sal y azúcar. Catamarca manda sus vinos a Córdoba y fabrica los pavilos de velas, aunque su comercio principal reside en la venta de pasas de higos.

La Rioja envía a Córdoba sus vinos. San Juan manda a Rosario y Buenos Aires sus harinas, aguas minerales y pasas de uva. Mendoza con una industria análoga exporta harinas, orejones y jabón. Finalmente, San Luis vende algunos ponchos a las provincias vecinas y comercia con los indios⁽⁴⁾.

Superado el conflicto de Pavón, Mitre, gobernador de la provincia a cargo del Poder Ejecutivo Nacional, consideró necesario regularizar la recaudación fiscal en las provincias del interior. Con ese fin encomendó a Régulo Martínez la tarea de organizar las aduanas interiores.

Así lo indicaba en su mensaje al Congreso Legislativo de la República: "...he creído que nunca sería anticipado cualquier trabajo tendiente a regularizar la percepción de los derechos fiscales, introduciendo en su administración las mejoras compatibles con las presentes circunstancias. Al efecto, se ha oficiado a los gobiernos de las provincias del Interior y del Norte anunciándoles que el Superintendente de Rentas Nacionales que hoy se halla recorriendo esas provincias, estaba encargado de dictar los reglamentos y disposiciones necesarias al objeto indicado"⁽⁵⁾.

⁽³⁾ Toribio Arauz. *La campaña en la actualidad bajo sus relaciones con la agricultura, industria y comercio*. Bs. As., 1859, pag. 48.

⁽⁴⁾ Víctor Martín de Moussy. *Description géographique et statistique de la Confédération Argentine*. París, 1860. T. II, pag. 518.

⁽⁵⁾ Mensaje del Encargado del Poder Ejecutivo Nacional al Congreso Legislativo de la República, en: *Registro Nacional de la República Argentina*. T. IV. 1857 a 1862. Bs. As., 1883. pag. 438.

Comprendió que la tarea de la organización nacional sólo podría cumplirse solucionando los conflictos internos, entre los que tenían gran peso el aislamiento y pobreza a que se hallaban sometidas las provincias.

Una legislación adecuada encaminaría esta tarea, al igual que la presencia en el Ministerio del Interior de Guillermo Rawson, que cumpliría una fecunda labor.

La mejora de las vías de comunicación surgió como una de las necesidades más urgentes, no sólo para favorecer la industria y dar salida a la producción interna —por tantos años aletargada— sino también como elemento de orden y sociabilidad para las provincias.

Se canalizó este problema por varias vertientes: la construcción extensión y compostura de caminos y puentes; el trazado de vías ferroviarias; la navegación de ríos internos como el Salado del Norte y el Bermejo; el tráfico mediante convoyes arrastrados por locomotoras a vapor denominadas “sin-fines”.

Con respecto al primero de estos puntos una nota dirigida a las provincias por el Ministerio del Interior con fecha 24 de octubre de 1862, solicitaba información sobre los caminos existentes.

Con fecha 30 de enero de 1864 el departamento del Interior aprueba un contrato realizado con el señor Albano M. de Laberge y Cía. para abrir un camino-carril entre la ciudad de Córdoba y la de La Rioja⁽⁶⁾.

Otro a realizarse entre Salta y Jujuy, por el señor Zenón Arias, obtiene su aprobación el 20 de mayo de 1864⁽⁷⁾.

Para mejorar un tramo del camino de Córdoba a Catamarca mediante la realización de represas, pozos, etc. se realiza un contrato con Manuel Molina el 27 de mayo de 1864⁽⁸⁾.

El 16 de septiembre de 1864 se firmaba otro contrato con Raoult Legout, en el que se convenía la apertura de un camino carretero entre Cruz del Eje, provincia de Córdoba y los Llanos del Chañar en La Rioja. En ese mismo mes se firmaban dos contratos más: con Nemesio González y Pío y José León, el de apertura del camino de Córdoba a Caroya; con Manuel Benigno Zelada, para el de San Juan hacia San Luis hasta el paraje La Tranca⁽⁹⁾.

En octubre de ese mismo año se contrata un camino carretero desde Río de las Piedras hasta la posta del Pasaje en la provincia de Salta, con el señor Santiago Palacio⁽¹⁰⁾.

Durante el transcurso del año 1865 nuevos contratos dan prueba de la labor emprendida: en febrero el suscrito con Basilio Nievas para la construcción del camino que uniría en San Juan las localidades de Caucete y Los Papagallos. San Juan y La Rioja van a comunicarse con la construcción por parte de Pedro Gordillo, de un camino carretero, según establece el contrato que lleva como fecha 18 de mayo de 1865⁽¹¹⁾.

(6) *Registro Nacional de la República Argentina*. T. V. 1863-69. Bs. As., 1883, pág. 122.

(7) *Ibidem* pág. 142.

(8) *Ibidem* pág. 143.

(9) *Ibidem*, pág. 154, 155 y 156.

(10) *Ibidem*, pág. 169.

(11) *Registro Nacional de la República Argentina*. T. V, 1863-69. Bs. As., 1883. pág. 216.

Los señores Burgoa y Oro abrirían un camino entre Los Papagallos y la frontera riojana (San Juan, septiembre 7 de 1865)⁽¹²⁾.

Con Pedro Agote en representación de Manuel Molina se contrata la mejora del Camino de Andalgalá a Catamarca. (Bs. As., 23 de octubre de 1865)⁽¹³⁾.

Otro contrato realizado en el año 1867 comisiona al ing. Knut Lindmark la proyección de un camino-carril que uniría Córdoba con Los Papagallos⁽¹⁴⁾.

Un proyecto largamente acariciado por el pensamiento de la época halló su concreción en la obra económica de la presidencia de Mitre: la instalación y extensión de los ferrocarriles. En septiembre de 1862 el Congreso autorizaba al Ejecutivo a construir un ferrocarril que uniera Rosario con Córdoba⁽¹⁵⁾. Con ese fin el 16 de marzo de 1863 se firmaba un contrato con el ingeniero Guillermo Weelwright⁽¹⁶⁾.

Mitre expresa en su mensaje al Congreso el 1° de mayo de 1863: "Inaugurados solemnemente por el presidente en persona los trabajos de esta vía de comunicación que ha de influir poderosamente en la paz, bienestar y adelantos de la República y muy especialmente en las provincias del interior, el gobierno cuenta que ellas no se suspenderán y que realizada una parte del camino en el término que la ley había fijado para dar principio a esos trabajos, muy luego estará formada la compañía que ha de llevarlo a cabo, si el Congreso se dignase prestar su aprobación a aquel contrato . . ." ⁽¹⁷⁾.

El 15 de noviembre de 1867 el Ministerio del Interior resolvía el estudio de la traza, planos y presupuestos de un ferrocarril, que partiendo de Villanueva, estación del Central Argentino —así denominado el que uniría a Córdoba con Rosario— llegase hasta Río Cuarto. Se realizaría el estudio de la zona tendiente a la prolongación de las vías hasta San Luis y Mendoza⁽¹⁸⁾.

Las provincias del Norte, acuciadas por la penuria económica, abrigaron la idea de la navegación de dos grandes ríos que las pondría en comunicación inmediata con el Litoral. Esta inquietud halló eco en el Gobierno Nacional que aprobó la empresa. Por ley del Congreso del 27 de septiembre de 1862 se autorizaba al Ejecutivo la firma de un contrato con Esteban Rams para la navegación del Salado⁽¹⁹⁾ y en octubre de ese mismo año se celebraba un contrato para la navegación del Bermejo que intentaría José Lavarello⁽²⁰⁾.

Otro proyecto tendiente a mejorar las vías de comunicación fue el de la instalación de las llamadas "sinfines", locomotoras a vapor que recorrían los caminos. La firma de contratos para su estudio e instalación fue autorizada por el Congreso en octubre de 1863⁽²¹⁾.

⁽¹²⁾ *Ibidem*, pág. 249.

⁽¹³⁾ *Ibidem*, pág. 250.

⁽¹⁴⁾ *Ibidem*, pág. 324.

⁽¹⁵⁾ *Ibidem*, pág. 473.

⁽¹⁶⁾ *Registro Nacional de la Rep. Arg.* T. IV, 1857-62, pag. 88.

⁽¹⁷⁾ *Ibidem*, pág. 21.

⁽¹⁸⁾ *Ibidem*, pág. 349.

⁽¹⁹⁾ *Registro Nacional de la República Argentina.* T. IV. 1857-62, Bs. As., pág. 477.

⁽²⁰⁾ *Ibidem*, pág. 503.

⁽²¹⁾ *Registro Nacional de la República Argentina.* T. V. 1863-69. Bs. As., pág. 83.

Esta tarea estaría encomendada a la firma formada por Juan Rusifol, Pedro Beare y Prilidiano Pueyrredón. Preveía un servicio que uniría Buenos Aires con Rosario, Rosario con Córdoba, desde ésta a Santiago, de Santiago a Tucumán, de Tucumán a Salta, de Córdoba a Catamarca, de Córdoba a San Luis, de San Luis a San Juan, de San Luis a Mendoza y de Concordia a Restauración. El contrato incluía una opción para más adelante establecer líneas de Córdoba a La Rioja y de Salta a Jujuy. Fue firmado en noviembre de ese mismo año⁽²²⁾.

Pasaremos a ocuparnos del comercio de las distintas provincias durante este período de la presidencia de Mitre.

La provincia de Mendoza, la más rica de Cuyo, volcó su comercio, en la etapa anterior a Pavón, hacia Chile, que la surtía de los efectos de ultramar. A cambio exportaba ganado en pie, jabones, harinas y aguardientes y otros productos que en menor proporción conducía a través de la cordillera mediante tropas o arrias de mulas, durante los cinco meses en que era posible el tránsito andino.

La diferencia entre la exportación e importación da en el primer semestre de 1858 un déficit de alrededor de 82.341 pesos, lo que indica que a "Mendoza no le convendría el comercio con Chile sino tuviera los ganados, único elemento con que puede equilibrar hasta cierto punto los déficit que puedan resultar entre su importación y exportación por diferencias de valores específicos entre los efectos que da y los que recibe"⁽²³⁾.

Pero amargamente señala *El Nacional*, de Buenos Aires, la merma de esta empresa a causa "del tráfico clandestino entre los indios ladrones de La Pampa y los hacendados del Sud de Chile, que ni los mismos tratados con esta República han podido contener, no obstante estar estipulado en ellos expresamente la represión de tan perjudicial filibusterismo"⁽²⁴⁾.

En los años subsiguientes la situación económica mendocina fue agravándose, pues el establecimiento de la libre competencia acentuó la desventaja; a través de Valparaíso llegaron a Chile productos similares a los de Mendoza que compitieron con gran ventaja en este mercado. Es el caso del jabón; hacia 1862 la provincia estudiada tenía en este rubro una de las mayores exportaciones, pero el proveniente de Norteamérica, a pesar de la distancia marítima que debía recorrer, se vendía en esta plaza por debajo del costo del mendocino; un fenómeno similar se daba en los mercados del Litoral, donde "los frutos y harinas de Mendoza quedaban por largo tiempo almacenados ante la imposibilidad de competir con los frutos europeos y harinas americanas debido al alto precio que ocasionaron los fletes"⁽²⁵⁾.

Un artículo publicado por Lucas González en la *Revista Argentina* en 1868, nos habla de lo que significaba el alto costo de los fletes para la producción mendocina. Al respecto decía: "La harina de primera calidad vale actualmente dos y tres pesos bolivianos el quintal; a este precio hay que

(22) *Ibidem*, pág. 106.

(23) Tristany, M. R. *op. cit.*

(24) *El Nacional*, Buenos Aires, 21 de julio de 1862.

(25) *El Tupungato*. Mendoza, 3 de mayo de 1862.

agregarle dos reales por bolsa en que viene acondicionada; si el flete entre Mendoza y Villanueva es actualmente de cinco y seis pesos bolivianos el quintal, de Villanueva a Rosario, cuatro bolivianos, resulta que en término medio la harina puesta en Rosario cuesta ocho pesos, cuatro reales bolivianos. Por consecuencia la harina mendocina no se puede exportar sino con una pérdida de uno y dos pesos el quintal.

“Mendoza podría traer al Litoral, 500.000 quintales de harina si el flete fuese en lugar de seis pesos, de un peso el quintal, como ocurriría de existir un ferrocarril.

“El valor del vino en tiempos de cosecha es de nueve y doce pesos bolivianos la pipa, con flete, casco y demás gastos; puesto en Rosario cuesta setenta pesos bolivianos lo que los equipara con los franceses y españoles. Mendoza produce 20.000 pipas de vino y podría producir más, que conducidos por ferrocarril traerían una notable ganancia”(26).

Así Mendoza debió volcar su producción hacia las provincias argentinas con quienes sostenía habitualmente un considerable comercio.

Como los problemas que acuciaban a Mendoza afectaban en forma similar en mayor o menor grado a las otras provincias, tal comercio se tornó en un trueque de producciones, con un mayor beneficio para aquéllas que poseían considerable riqueza.

Este intercambio se vio obstruido en varias oportunidades por los conflictos políticos internos, el movimiento de las montoneras, y las incursiones de los indios que afectaron hondamente al comercio.

El Constitucional, periódico de Mendoza, nos habla en uno de sus números del comercio de vino, aguardiente, semilla de alfalfa, pasas y descarzados que se hacía con las provincias vecinas(27); pero en otro número advierte: “Los artesanos, comerciantes, propietarios y la sociedad entera debe abrir los ojos ante el peligro de que se encuentra amagada y velar por la seguridad de sus intereses”(28).

Las invasiones de los indios y el temor que éstos inspiraban habían hecho disminuir la crianza de animales. Según el Registro Estadístico de 1864, en ese año los indios habían arrebatado 7.000 vacunos y 5.000 caballos y yeguas(29).

Para enero de 1864 tenemos datos proporcionados por la aduana de Mendoza que nos hablan de una exportación hacia el interior de los siguientes productos: harinas, aguardiente, vino, tabletas y cueros de chanco(30). En abril de ese mismo año los rubros se amplían: lanas, crines, jabón, descarzados, legumbres, azúcar, tabaco y sal(31). El total de la exportación en 1864 es de 76.995 pesos(32).

(26) Lucas González. *Los ferrocarriles en la República Argentina* en: *Revista Argentina*, dirigida por José Manuel Estrada, Bs. As., 1868. T. I, pág. 368.

(27) *El Constitucional*. Mendoza, 24 de septiembre de 1863.

(28) *El Constitucional*. Mendoza, 7 de abril de 1863.

(29) *Registro Estadístico de la República Argentina*, 1864. Bs. As., T. I, pág. 269.

(30) *El Constitucional*. Mendoza. 23 de febrero de 1864.

(31) *El Constitucional*. Mendoza. 4 de junio de 1864.

(32) *Registro Estadístico*, op. cit. pág. 257.

Para el año 1865 sobre un total de exportación de 80.000 pesos partieron hacia el interior catorce arrobas de aceitunas, 1.357 quintales de harina, 24 barriles de aguardiente, 22 de vino, 308 arrobas de descarozados, 28 arrobas de nueces, 909 arrobas de pasas moscatel, 17 cajones de tabletas, 49 bultos de legumbres y 2.000 cueros vacunos. El intenso movimiento comercial mencionado hace necesaria la construcción de un nuevo mercado de abasto⁽³³⁾.

De San Luis llegaban frecuentemente a Mendoza tropas de novillos y vacas. Un anuncio aparecido en *El Constitucional* habla del arribo de "400 novillos y bueyes y de 200 a 300 vacas"⁽³⁴⁾. Mendoza comercia con Córdoba y San Luis a las que envía vinos, aguardiente y frutas confitadas⁽³⁵⁾.

El Constitucional del 2 de mayo de 1867 publica un artículo titulado *Mendoza en la Exposición Universal*, refiriéndose a la celebrada en París en ese mismo año, en que se elogia la calidad de los productos enviados a esa muestra.

En lo que se refiere a la provincia de San Juan, ésta, al igual que Mendoza, comerció con Chile a través de la Cordillera, haciendo del engorde del ganado una de sus principales riquezas. Las montoneras, la inestabilidad política la afectaron al igual que a otras provincias.

El discurso que pronunciara Sarmiento al asumir la gobernación de esta provincia es claro reflejo de la situación: "San Juan es un imposible político, comercial e industrial sin un poderoso y constante esfuerzo de sus habitantes no remedia y combate las dificultades que lo rodean. Las provincias... estarán sujetas por muchos años a esos movimientos de jinetes que son el azote de pueblos sedentarios. Rodeados de desiertos, colocados a distancias enormes de los puertos sin vías fáciles de comunicación, la agricultura se circunscribe, no obstante que el país es exclusivamente agricultor, a las necesidades de la población, y la economía política ha revelado que el pueblo que no cultiva la tierra para exportar sus productos aunque esté poblado por millones de habitantes, estará siempre expuesto a la penuria y a las carestías periódicas. La secuestación en que geográficamente se halla colocada la provincia, hace de los caminos, pésimos conductores de la civilización de otros pueblos... A San Juan no llegan los sonidos ni las ondulaciones de esa marea de civilización que el comercio, la emigración y la prensa van difundiendo por el mundo"⁽³⁶⁾.

Como apuntalando tal reflexión, nos hemos encontrado con la carencia de datos para el estudio del comercio sanjuanino durante los primeros años de la presidencia de Mitre.

Un artículo publicado en la *Revista Argentina*, anteriormente citada, habla de la similitud de la producción sanjuanina con la de Mendoza, a la que agrega la de los aguardientes, haciendo la reflexión de las ganancias que reportaría a la provincia el poder traerlos al Litoral mediante el ferrocarril con menor costo y más seguridad⁽³⁷⁾.

(33) *El Constitucional*. Mendoza, 15 de noviembre de 1864.

(34) *El Constitucional*. Mendoza, 7 de agosto de 1866.

(35) *La República Argentina en la Exposición Universal de 1867 en París*. Bs. As., 1868, pág. 145.

(36) *El Nacional*, Buenos Aires, 21 de marzo de 1868.

(37) Lucas González, op. cit. pág. 382.

En 1867 los productos que envía San Juan a Córdoba y San Luis son: vinos, aguardiantes y frutas confitadas. A las provincias del Norte, Perú y Bolivia, envía harinas, aguardientes, mulas y burros mansos. El Litoral recibe cueros, lanas, descarozados, pasas, harinas, cerdas, dulces, oro, plata sellada y sin sellar de origen sanjuanino⁽³⁸⁾.

Un corredor rosarino acusa haber recibido en octubre de 1868 los siguientes productos para la venta en ese puerto: cueros vacunos a 40 y 41 reales, cerda en chiguas a 48 y 49 reales, lana sucia a 48 reales; nueces a 16 reales que tienen poca venta, harina a 7 pesos el quintal⁽³⁹⁾.

Volviendo a los datos de 1867, San Juan recibe del Litoral géneros de algodón, papel, loza, cristales, azúcar, yerba, tabaco y otros artículos de importación extranjera.

La Rioja, Catamarca, Salta, Tucumán, San Luis y Córdoba le envían grandes cantidades de ganado en pie que San Juan engorda y exporta. También de ellas recibe suelas, tabaco, maderas de cedro, azúcar, arroz, quesos, manteca y grana.

Datos de años posteriores nos informan que también a Salta, San Juan enviaba vino, aguardiente, pasas de uva e higos, ponchos y dulces⁽⁴⁰⁾.

San Luis es en este período una de las provincias más pobres y sufrió como tal con mayor fuerza los embates de la difícil situación económica.

Sus productos, no obstante su pobreza, eran de inmejorable calidad. En los mercados del Litoral sus lanas fueron muy apreciadas vendiéndose con preferencia a las de las otras provincias. Se vendían también frutas, lanas, peletería, ganado, manteca, queso, charqui y grasa⁽⁴¹⁾. *El Constitucional* de Mendoza hace mención de los envíos de novillos y vacas que a esta ciudad (desde San Luis) se hacían⁽⁴²⁾.

En 1868 se vendían en Rosario cueros vacunos de San Luis a 45 reales, cerda en fardos a 50 reales y lana lavada a 29 reales, lo que nos indica comparativamente con las de otras provincias, que a pesar de su mayor precio eran preferidos en el puerto rosarino⁽⁴³⁾.

La provincia de Catamarca producía trigo y ají en grandes cantidades, como así también vino y aguardientes de superior calidad. Hacia 1863 se creó en esta provincia una gran expectativa ante la posibilidad de la navegación del Río Bermejo, que la vincularía al Litoral⁽⁴⁴⁾.

En 1865 el comercio de cereales del departamento de Santa María se hace con Tucumán enviando 100 cargas de 14 arrobas cada una, además de los descarozados que son de calidad similar a los de Cuyo y Córdoba⁽⁴⁵⁾.

En este mismo año el departamento de Belén traía manufacturas de las plazas de Córdoba y Salta, a cambio de esto introducía manufacturas de vicuña y lana, burros y mulas; lo producido en los viñedos se envía a Salta;

(38) Juan Llerena, *Cuadros descriptivos y estadísticos de las tres provincias de Cuyo*. Bs. As., 1867, pág. 111.

(39) *La Capital*. Rosario, 13 de octubre de 1868.

(40) *La República Argentina en la Exposición Universal de 1867 en París*, op. cit.

(41) Juan Llerena, op. cit. pág. 45.

(42) *El Constitucional*. Mendoza. 7 de agosto de 1866.

(43) *La Capital*. Rosario. 13 de octubre de 1868.

(44) *El Constitucional*. Mendoza. 13 de octubre de 1863.

(45) *Registro Estadístico de la República Argentina, 1865*. Bs. As., pág. 26.

la plaza de Tucumán absorbe los vinos de mosto de uva en tanto que Bolivia y Jujuy hacen lo mismo con los aguardientes⁽⁴⁶⁾.

Catamarca importa de San Juan, en 1865, pasa moscatel, aceitunas, dulces, harinas, aguardientes; de La Rioja: vinos, pasa moscatel, naranjas, patai y burros; de Tucumán: aguardiente de caña, arroz, vacunos, mulas, cigarros de hoja, tablas y azúcar; de Córdoba: burros, mulas, yeguarizos y manufacturas de lana surtidas; de Salta: azúcar y coca; de Santiago del Estero: pescado y manufacturas de lana surtida⁽⁴⁷⁾.

Para el año 1867 la importación sigue con mayor intensidad. No contamos con datos de toda la provincia pero para el departamento de Piedra Blanca había aumentado de un total de 26.000 pesos en 1865 a 40.000 pesos en 1867⁽⁴⁸⁾.

En el informe que se publicó en 1868 sobre la Exposición Universal en París en 1867 se hace constar que Catamarca enviaba a Córdoba gran cantidad de conservas de frutas y algodón hilado.

En Rosario se vendían en 1868 suelas de Catamarca a 7 y 8 pesos y pasas de higo con gran éxito. La explotación del cobre es otro de los ramos importantísimos de la provincia, obteniéndose término medio entre 15 y 20 mil quintales anuales de cobre; su dificultoso transporte a lomo de mula debía ser superado por la llegada del ferrocarril, beneficio que, aunque considerado por el gobierno de Mitre, sólo se haría efectivo largo tiempo después.

Como factor de gran peso en el desarrollo económico de la provincia de La Rioja, hemos de considerar la incidencia de la acción de las montoneras que durante gran parte del período que nos ocupa asolaron la provincia acabando con su población estable y retrasando su desarrollo económico. Ello no obstante, en Rosario se vendían en 1868 gran cantidad de conservas de frutas riojanas.

Para la provincia de La Rioja contamos con esta escueta información: en el año 1863 el departamento de Arauco comerciaba con Tucumán y las provincias del Norte, en tanto que los departamentos correspondientes a las zonas de los Llanos riojanos, que se dedican al pastoreo, comercian con Cuyo a donde envían el ganado que luego pasará a Chile. El distrito de Nonogasta es famoso por sus vinos, ya premiados en la Exposición de Buenos Aires.

En el año 1864 el gobierno de La Rioja, por requerimiento del empresario que iniciaría la navegación del Salado, Esteban Rams, resuelve nombrar una comisión para que elabore un cálculo estadístico de la cantidad y clase de productos que se importan y exportan de la provincia en el año. Tal comisión estaría integrada por Solano Granillo, Pedro Bazán, Justo Azcoeta, Lorenzo Blanco y Carlos Brizuela. No conocemos el resultado de tal decreto, pero lo consideramos como un intento de organización económica de gran utilidad⁽⁴⁹⁾.

(46) *Ibidem*.

(47) *Ibidem*, pág. 255.

(48) *Registro Estadístico de la República Argentina, 1867*, pág. 47.

(49) Conil P. A., *La Provincia de Córdoba. Su presente y su porvenir. Interesantes datos estadísticos sobre la riqueza de la Provincia*. Imprenta del Estado. Córdoba. 1873.

Datos de los años 1867 y 1868 señalan que la provincia comerciaba con Córdoba y San Luis enviando aguardiente, vinos y frutas confitadas; en tanto que a San Juan partidas de gran número de ganado en pie.

Córdoba, plaza central e intermediaria del comercio de las provincias interiores, mantuvo una intensa actividad durante este período; medidas oficiales como la iniciación de la construcción del ferrocarril Central Argentino y el ramal de Villanueva a Río Cuarto tendieron a agilizar el comercio en esta provincia. Sin embargo, tal como lo señalaba Conil, la carencia de facilidades monetarias impidieron su transformación en un centro comercial de la envergadura porteña o de los rosarinos⁽⁵⁰⁾.

Un comercio más lento requería préstamos a plazos más largos y las pocas entidades bancarias allí asentadas se movían en plazos de 90 días.

El comercio cordobés se basa en las suelas curtidas, marroquines y gran cantidad de calzado que se comercia con las provincias vecinas. El tráfico comercial, encuentra en esta provincia su provisión de ganado para las tropas de carretas y arrias⁽⁵¹⁾.

En el departamento de San Alberto se confeccionan tejidos finos que en variedad de colchas, ponchos, jergas y alfombras son enviadas a Buenos Aires y Rosario e intercambiadas con provincias del interior.

La cochinilla o grana se produce en esta región en abundancia, al igual que en la zona de San Javier.

Otro producto de exportación al exterior y a las provincias vecinas lo constituyen los arropes y dulces como también los quesos⁽⁵²⁾.

La piedra y la cal se envían a Buenos Aires; el mármol que todavía no se extrae en abundancia en este período, constituirá luego un fuerte ingreso para la provincia.

En 1868 se vendían en Rosario cueros vacunos de origen cordobés a 42 y 43 reales, de cabra a 40 reales y de cabritos a 90 y 92 reales; la lana lavada a 29 reales la arroba, en tanto la sucia a 25 reales; la cerda se vendía entre 50 y 52 reales la arroba, con gran demanda; las jergas alcanzaban valores de hasta 10 reales cada una; las pasas de higos entre 8 y 9 reales la arroba; los porotos alcanzaban precios de 7 y 8 reales, pero carecían de venta; finalmente la harina cordobesa se vende a 7 ½ pesos el quintal⁽⁵³⁾.

Tucumán, una de las provincias más ricas y laboriosas estaba íntimamente ligada por el comercio con las provincias circundantes, comercio que practicaba mediante numerosos caminos carreteros.

La exportación de sus productos tenía como destino, en especial, su vecina Salta y Rosario, siendo de gran peso la establecida con Chile y Bolivia⁽⁵⁴⁾.

A Salta se exportaban en 1864, 2.000 arrobas de azúcar, 2.000 barriles de aguardiente, 22 mulas, 713 caballos, yeguas y potros, 197 arrobas de arroz.

⁽⁵⁰⁾ *Registro Estadístico de la República Argentina, 1869-1871*, Buenos Aires, pág. 43.

⁽⁵¹⁾ Vicente Alcalde Espejo. *Una excursión por la Sierra de Córdoba*, Córdoba. 1871, pág. 71.

⁽⁵²⁾ Vicente Alcalde Espejo. op. cit., pág. 71.

⁽⁵³⁾ *La Capital*. Rosario. 13 de octubre de 1868.

⁽⁵⁴⁾ *Registro Estadístico de la República Argentina, 1864*, Buenos Aires, pág. 246.

Hacia Rosario, la provincia enviaba en ese año 221 bateas, 425 becerros, 500 cueros, 32.621 suelas, 41 arrobas de chocolate, 101 arrobas de café, 4.706 aperos, 5.959 arrobas de queso, 831 pellones, 20.000 arrobas de tabaco, 12 cordobanes, 1.150 bueyes y novillos.

Con destino a otras provincias argentinas —nuestra fuente no determina cuáles— se exportan 300 bateas, 300 suelas tucumanas, 11.300 arrobas de tabaco, 9.000 arrobas de azúcar, 6.000 barriles de aguardiente, 4.162 bueyes y novillos, 175 mulas, 7 caballos y yeguas, 800 arrobas de arroz, 300 tablas, 100 fanegas de maíz y 10.000 naranjas⁽⁵⁵⁾.

De Salta y Santiago se importa a Tucumán gran cantidad de ganado, como también ésta envía a San Juan ganado en pie. En diciembre de 1864, el gobierno provincial se vio obligado a imponer, con motivo de la frecuente sustracción de animales robados en el tránsito a otras provincias, la utilización de guías, que el propietario de la tropilla debía solicitar al comisario del lugar; en éstas constaban el número, marcas y clase de los animales extraídos⁽⁵⁶⁾.

Otro producto tucumano de gran peso económico lo constituyeron las maderas, que encuentran en su traslado un obstáculo insalvable. El ingeniero Moneta informaba con motivo de la construcción del Ferrocarril Central: “El precio ordinario del lapacho en Buenos Aires, donde es muy buscado para hacer los radios de las carretas es de 45,60 pesos fuertes por metro cúbico; el sólo flete al Rosario del metro cúbico que pesa una tonelada, cuesta casi el doble . . .”⁽⁵⁷⁾.

La guerra del Paraguay favoreció la venta del tabaco tucumano, que ante el cierre de aquella plaza aprovisionadora pasó a ocupar su importante lugar.

En 1868 se vendían en Rosario productos tucumanos: suelas a 8½ y 9 pesos cada una, pellones finos entre 15 y 30 pesos, mientras que los regulares y medianos se vendían a 10 y 12 pesos; el tabaco en hoja se vendía a 5 ½ pesos y el presentado en mazo a 4 ½⁽⁵⁸⁾.

Santiago del Estero de reconocida tradición artesanal, basó su economía en el comercio con las provincias vecinas, de sus mantas, pellones y pescado. En este último rubro surtía a Salta, Tucumán y Jujuy que carecían totalmente de él.

El ganado, una constante en el comercio interprovincial, se exporta a Tucumán. En la información que poseemos de la existencia de mercaderías santiagueñas en Rosario, tan sólo aparecen las jergas de este origen, que alcanzan a valer de 6 a 8 reales⁽⁵⁹⁾.

La provincia de Jujuy actuó de mediadora entre el comercio boliviano y el de las obras provincias argentinas. Su actividad comercial se volcó casi íntegramente hacia este país vecino ya que, como apuntara Luis Vélez “una mercadería que se embarca de Buenos Aires para Jujuy va a llegar allí a los

(55) *Registro Estadístico de la República Argentina, 1864*, Buenos Aires, pág. 246.

(56) Lucas González. op. cit., pág. 386.

(57) *Registro Oficial de Tucumán, 1864*, pág. 104.

(58) *La Capital*, Rosario. 13 de octubre de 1868.

(59) *Ibidem*.

nueve meses de viaje y que los comerciantes para ganar algo, tienen que vender sus efectos con un ciento por ciento de recargo''(60).

Con Salta, Jujuy mantuvo un intenso comercio enviándole azúcares y aguardientes. Del paraje denominado La Rinconada se extraía un poco de oro.

Salta conservó a través de los años su carácter de plaza estable, con un comercio activísimo; su exportación e importación se canalizó no sólo hacia las provincias argentinas, sino hacia los vecinos países de Chile, Perú y Bolivia.

El ganado vacuno constituye una de sus más importantes exportaciones; la chinchilla, el charqui, los quesos y el jabón, además de azúcar y aguardiente son enviados con frecuencia a Buenos Aires.

Con Tucumán el principal comercio se basa en harinas y vinos, éstos últimos de excelente calidad.

Las suelas se despachan al litoral, que hacia 1868 se venden a 10 pesos; también éste recibe chinchillas, oro, plata en piña y en barra.

Catamarca y La Rioja envían a la provincia salteña pasa moscatel y de higo, ponchos de vicuña, vino y aguardiente.

Jujuy vende sus azúcares en esta plaza como Tucumán lo hace con su tabaco. La capital salteña surte de efectos de ultramar, traídos de Rosario y Buenos Aires, a su campaña, en tanto ésta la aprovisiona de harinas, azúcares y mieles(61).

Una de las dificultades con que tropezaba el comercio salteño era la falta de caminos transitables(62), problema que como hemos visto intentó salvar la política económica de la presidencia que nos ocupa.

Queremos hacer constar que en nuestra investigación nos hemos circunscrito a las provincias interiores, dejando a un lado las del Litoral cuyo comercio ha sido objeto de numerosos estudios. Lo limitado de las fuentes con que contamos nos impide abarcar en su totalidad, el panorama del comercio interprovincial, lo que no invalida nuestra intención, de dar una noticia preliminar del mismo.

La reactivación comercial de las provincias se fue logrando así en forma pausada y como lógico resultado de la organización institucional. Este proceso tuvo altibajos, con retrocesos en algunos ámbitos provinciales, originados en conflictos de origen local, pero la labor de conjunto tendiente a poner en igualdad de condiciones a todas las provincias, para un mejor desarrollo económico, fue uno de los objetivos de la presidencia de Mitre.

Como es de suponer, las posibilidades y esfuerzos de las distintas provincias afectaron directamente los resultados, pero a través de la política económica seguida se encaminó la organización nacional.

Virginia Gómez Ríos de Boffo

(60) Luis Vélez. *Un ramal del Ferro-carril Central de Villanueva a Río Cuarto*. En: *Revista Argentina*, op. cit., pág. 28.

(61) Stuart, Federico. *Datos sobre la provincia de Salta preparados para la comisión provincial de la Exposición Nacional en Córdoba*. Salta, 1871. En: *Registro Estadístico de la República Argentina, 1869-1871*, Buenos Aires, pág. 129.

(62) *Memoria Estadística General, pasada por la Comisión Departamental de Cafayate*. Salta, 1871. Pág. 11.