



Investigaciones Socio Históricas Regionales  
Unidad Ejecutora en Red – CONICET  
Publicación cuatrimestral  
Año 2, Número 2, 2012

## EL IMPACTO DE LA INDEPENDENCIA EN LAS ARTICULACIONES Y DESARTICULACIONES REGIONALES: ENSAYO COMPARATIVO ENTRE LA REGIÓN RÍO DE LA PLATA Y LA REGIÓN SALTO-JUJEÑA<sup>o</sup>

CONTI, Viviana (UNJu/CONICET)

JUMAR, Fernando (UNLP/UNTreF/CONICET)

---

### Resumen

A fines del Antiguo Régimen se advierte un dinamismo en las economías regionales. La crisis de la monarquía y la violencia instalada de modo durable en América trajeron consigo la desarticulación, algunas veces temporaria y otras, definitiva, de espacialidades económicas y políticas consolidadas durante el período borbónico y la estructuración de nuevas espacialidades en función de la coyuntura. Nos proponemos analizar de manera comparativa cómo se insertan en estos procesos la región portuaria del Río de la Plata y la región andino-rioplatense.

**Palabras claves:** Regiones; Siglo XIX; Río de la Plata; Salta; Jujuy; Articulaciones económicas

### *THE IMPACT OF INDEPENDENCE IN THE REGIONAL ARTICULATIONS AND DISARTICULATIONS: COMPATATIVE ESSAY BETWEEN THE RÍO DE LA PLATA REGION AND SALTOJUJEÑA REGION*

### Abstract

*At the end of the Ancient Regime we have seen a dynamic in the regional economies. The crisis of the monarchy and the violence installed so lasting in America brought about the disruption, sometimes temporary and others ultimately, economic and political spatiality consolidated during the Bourbon period and the building of new space, according to the situation. We propose a comparative analysis of how these processes are inserted in the port region of the Rio de la Plata and the Andean.*

**Keywords:** Regions; Nineteenth Century; Rio de la Plata; Salta; Jujuy; Economic articulations

---

<sup>o</sup>Una versión preliminar de este texto fue presentada en el *III Encuentro de la Red Internacional Marc Bloch*, Mesa V: Economías regionales, actores sociales y formas relacionales en perspectiva comparada, Coordinadoras Graciela Blanco – Cecilia Fandos, San Salvador de Jujuy, 20 al 22 de octubre de 2010.

Recibido con pedido de publicación 16/06/2011
Aceptado para publicación 12/09/2011
Versión definitiva recibida 30/11/2011

A fines del Antiguo Régimen se advierte un dinamismo en las economías regionales de la Monarquía propiciado, entre otros factores, por las políticas borbónicas y la reactivación minera. En América en particular la coyuntura es relativamente más benigna que en los dominios europeos, que aún son sacudidos por crisis periódicas. Pero cuando el sistema entró en crisis y la Monarquía española recibió de lleno la onda expansiva de las revoluciones, los dominios americanos respondieron de diversas maneras, pero bajo el signo común de una crisis política que se instala y se traduce de inmediato en violencia. En la América española, esa crisis y la violencia instalada de modo durable produjeron un descalabro en el sistema productivo y de circulación existente, lo que trajo consigo la desarticulación de espacialidades económicas y políticas consolidadas durante el período borbónico de donde emergieron nuevas espacialidades en función de la coyuntura.

Dentro del conjunto americano, si se focaliza la atención en la regionalización en que se pueden traducir los campos de fuerzas económicas que Carlos Sempat Assadourian identificó como componentes del *espacio peruano*, la violencia se montan sobre la propia larga crisis de ese espacio económico visible, siguiendo a Assadourian, desde mediados del siglo XVII. Esa crisis particular, resultado de una confluencia de factores,<sup>1</sup> lenta en su desarrollo o que tras el momento agudo cede a un lento proceso de desarticulación, llevaría a que:

“La primera partición, dentro del orden colonial, acontece con la creación de los virreinos de Nueva Granada y del Río de la Plata. Y luego la fragmentación más menuda aunque más significativa, al quebrarse el orden colonial, da origen a los estados nacionales del siglo XIX.”<sup>2</sup>

Es posible sugerir que esa primera partición se habría traducido también en la formación de un *espacio económico rioplatense*, sin cambiar el resultado final previsto por Assadourian en relación a que la completa desarticulación del espacio peruano se concretaría mediante la formación de los mercados nacionales consolidados en la segunda mitad del siglo XIX,<sup>3</sup> pero precisando los detalles sobre cómo se llega a esa primera partición y proponiendo ideas en torno al paso siguiente: el primer tramo del camino de la inclusión de las economías americanas dentro del triunfante capitalismo en un rol desventajoso en el largo plazo.

Una forma como otras de seguir ese proceso es a través del seguimiento de los intereses de las oligarquías regionales, de las dinámicas propias de las

---

<sup>1</sup> “[...] el declive de la capacidad estructurante de Lima y Potosí, el descenso de los sectores externos regionales, la pérdida de intensidad y cambios de dirección de la circulación mercantil, el proceso de ruralización, los efectos disruptivos del contrabando y el ascenso de Buenos Aires”. Carlos S Sempat Assadourian, “Integración y desintegración regional en el espacio colonial. Un enfoque histórico”. En: Carlos Sempat Assadourian. *El sistema de la economía colonial. El mercado interior, regiones y espacio económico*. México, Nueva Imagen, 1983, [pág.] 133.

<sup>2</sup> *Ibid.*, [pág.] 134.

<sup>3</sup> C. S. Assadourian, op, cit, 1983. C. S. Assadourian. “La economía del Río de la Plata durante el siglo XIX”. *Illes i imperis*, 9, 2006, pp. 149-163.

## EL IMPACTO DE LA INDEPENDENCIA EN LAS ARTICULACIONES Y DESARTICULACIONES REGIONALES: ENSAYO COMPARATIVO ENTRE LA REGIÓN RÍO DE LA PLATA Y LA REGIÓN SALTO-JUJEÑA

---

organizaciones económico-espaciales y del impacto que sobre ellas que tuvo la crisis de independencia.

Nos proponemos analizar cómo se insertan en estos procesos la región portuaria del Río de la Plata y la región salto-jujeña y comparar resultados buscando responder cómo es que, finalmente, quedaron unidas junto a otras en un espacio nacional tomando como punto de partida que durante el Antiguo Régimen se conformaron como espacios económicos homogéneos que mostraron economías diferentes pero complementarias hasta las primeras décadas del siglo XIX.

Nuestra intención es plantear que, a pesar de las guerras de la década de 1810, las articulaciones espaciales montadas durante el Antiguo Régimen subsisten; alteradas, evidentemente, pero no quebradas. Las independencias, como sabemos, también traen la implantación de políticas económicas de corte liberal en toda Hispanoamérica. Pensamos que si cada grupo dominante regional hubiese seguido libremente la búsqueda de su beneficio, se podrían haber quebrado de modo durable las articulaciones económicas del Antiguo Régimen y con ello se hubiesen configurado, tal vez, otras articulaciones políticas. Pero, en la década de 1830, ante el inicio de la dispersión de los espacios que durante el siglo XVIII habían comenzado a polarizarse en dirección del Río de la Plata, los poderosos de Buenos Aires desplegaron una reducida pero efectiva gama de medidas políticas y violentas para que ello no sucediera. Ese proceso coincidiría con el que lleva a la constitución de lo que será la primera montura del mercado interno de la República Argentina.

En la primera parte Fernando Jumar argumenta sobre cómo la región Río de la Plata se constituyó en tanto que espacio económico homogéneo y su ascenso a polo de atracción de un *espacio económico rioplatense*, así como sobre el impacto que sobre el conjunto espacial tuvo la secesión y los motivos que habrían llevado a los intereses porteños a buscar, por medios diplomáticos y violentos, la mayor cantidad de mercados sometidos a sus flujos.

En la segunda parte, Viviana Conti, tras sintetizar las características de la economía salto-jujeña durante el Antiguo Régimen y sus articulaciones espaciales, explica cómo los intereses regionales, en las décadas de 1830-1850 se articulan con el Alto Perú y las costas del Pacífico, así como los factores que llevarán a que, en la década de 1870, no sólo se corte esa orientación, sino que además se advierta claramente que, nuevamente, están vinculados con fuerza a los intereses porteños.

En las conclusiones, intentaremos dar cuenta de los determinantes de su vinculación final, al menos hasta el presente.

### **La región Río de la Plata, el espacio económico rioplatense y el espacio económico porteño**

Junto con el inicio de la ocupación efectiva de la región rioplatense (1580) se abre el proceso que permite que ya en el segundo cuarto del siglo XVII sea posible analizarla -siguiendo libremente la propuesta metodológica contenida



en la teoría de los espacios económicos elaborada por François Perroux<sup>4</sup> -en términos de “espacio económico homogéneo” que nace polarizado en dirección del eje Lima-Potosí y pasa a formar parte de las dinámicas del *espacio peruano*, por todos conocido gracias a los trabajos señeros de Carlos Sempat Assadourian<sup>5</sup>. Pero el hecho de que el Río de la Plata sea también la puerta de contacto del espacio peruano con el Atlántico hace que su polarización en dirección Lima-Potosí entre en tensión rápidamente con la ejercida por los mercados ultramarinos,<sup>6</sup> lo que sumado a la crisis del espacio peruano señalada por Assadourian desde mediados del siglo XVII, hará que andando ya el siglo XVIII la región Río de la Plata se yerga a su vez en polo de atracción y en torno a ella se configure un *espacio económico rioplatense* que no sobrevivirá a la Independencia, lo mismo que la región Río de la Plata en tanto que espacio económico homogéneo.

Esa región Río de la Plata, en “tiempos del rey”, comprendía los territorios colonizados por los occidentales sobre ambas orillas y el río mismo, es un espacio acuático y térreo sin solución de continuidad a la hora de analizar los

---

<sup>4</sup> F. Perroux (1950; [1961] 1964) dio a conocer su primer artículo en torno a la noción de ‘espacio económico’ y su utilidad como herramienta de política económica para la Europa emergente de la guerra de 1939-1945 en el año 1950, en 1955 daría precisiones en torno a la noción de polo de crecimiento. Hasta donde se ha podido averiguar, sus ideas se conocieron en castellano en 1964, gracias a la traducción de un libro de 1961. Estas ideas alcanzaron mayor difusión gracias a la traducción al castellano que hizo EUdeBA en 1965 (reimpresa al menos en 1968 y 1972) de un libro de Jacques Boudeville de 1961, llamado *Los espacios económicos* y publicado originalmente en la célebre colección de alta divulgación *Que sais-je ?* de las Presses Universitaires de France. François Perroux. “Les espaces économiques”. *Économie Appliquée*; III, 1, janvier-mars 1950, [pág.] 225-242. François Perroux. “Note sur la notion de ‘pole de croissance’”. *Économie Appliquée*; VIII, 1-3, janvier-juin 1955, [pág.] 307-320. François Perroux. *La economía del siglo XX*. 1ª ed. en francés 1961. Traducción de Jorge Petit Fontserre y Ernesto Lluch Martín. Barcelona: Ediciones Ariel, 1964. Jacques Boudeville. *Los espacios económicos*. 1ª ed. en francés 1961. Buenos Aires: Eudeba, 1965.

<sup>5</sup> Assadourian, en una comunicación personal que agradezco (FJ), al recordar el contexto de ideas que enmarcaban sus estudios al tiempo de la proposición del *espacio peruano* (1972) recalcó que la teoría de Perroux sólo proveyó un lenguaje articulador de conceptos que venía esbozando desde antes de conocerla y que para ese entonces sus mayores influencias intelectuales provenían de la escuela de los *Annales* y del materialismo histórico. Efectivamente, Assadourian incorpora ese lenguaje en un artículo publicado en Chile en 1971 y que alcanzó mayor difusión al re-editarse en 1973. Entre tiempo, en 1972 se publica por primera vez el texto en que dio nacimiento formal al espacio peruano. La publicación conjunta de esos trabajos y otros en 1982 en Perú y 1983 en México terminaron de difundir sus aportes, hasta el punto de tornarse en el punto de partida de todos aquellos interesados en analizar desde la circulación problemas relacionados con el sistema de dominación existente en los dominios sudamericanos de la Monarquía española. (Cfr. Carlos Sempat Assadourian. “Modos de producción, capitalismo y subdesarrollo en América Latina”; en *Cuadernos de la Realidad Nacional*. Chile, Universidad Católica de Chile, 7, 1971, [pág.] 47-81. Carlos Sempat Assadourian. “Integración y desintegración regional en el espacio colonial. Un enfoque histórico”. *Revista Latinoamericana de Estudios urbano-regionales*; número 4, 1972. Chile, EURE, Universidad Católica de Chile, [pág.] 11-23. Carlos Sempat Assadourian. “Modos de producción, capitalismo y subdesarrollo en América Latina”; en Carlos Sempat Assadourian (*et al*). *Modos de producción en América Latina*, Cuadernos de Pasado y Presente, número 40, 1973, México. Carlos Sempat Assadourian. *El sistema de la economía colonial. El mercado interior, regiones y espacio económico*. Lima, IEP, 1982. Carlos Sempat Assadourian, op. cit, 1983.

<sup>6</sup> Para que la utilización de la noción de espacio económico a la historia hispanoamericana sea aplicable y coherente no deben ser pensados en términos de los aún inexistentes mercados nacionales (español, inglés, francés, portugués, etc.), sino en términos de unos aún indefinidos espacios económicos europeos, africanos o asiáticos durante el Antiguo Régimen.

## EL IMPACTO DE LA INDEPENDENCIA EN LAS ARTICULACIONES Y DESARTICULACIONES REGIONALES: ENSAYO COMPARATIVO ENTRE LA REGIÓN RÍO DE LA PLATA Y LA REGIÓN SALTO-JUJEÑA

---

campos de fuerzas económicas que lo integran hacia dentro o de seguir el rastro de las que lo vinculan con otros espacios económicos.

A fines del siglo XVI, mientras los nóveles porteños luchaban por desarrollar una economía de subsistencia, se inician los contactos fluvio-marítimos con las costas del Brasil sirviendo de pivote de la economía del Tucumán con el Atlántico, al mismo tiempo que el Tucumán consolida su articulación con el Alto Perú. Esta función de pivote entre mercados dio inicio a la conformación de un *complejo portuario*<sup>7</sup> que debió enlazar ambas orillas del río para que la región pudiera convertirse en una de las terminales de las rutas atlánticas<sup>8</sup> y, en el camino, las dinámicas y necesidades de ese complejo portuario lo convirtieron en el principal estímulo para que en la región se generasen actividades económicas propias que le permitirán articularse internamente en tanto que espacio económico homogéneo primero y más tarde, en tanto que polo de atracción.

Desde temprano, entonces, la economía rioplatense debe ser explicada en función de ramas de actividad que, si bien están imbricadas, no ocupan el mismo lugar a la hora de analizar esa economía ni la sociedad que la animaba. En primer lugar, el comercio ultramarino, que obedece a lógicas que inciden en la región (del mismo modo que en todas las alcanzadas por sus flujos) pero que está animado mayoritariamente por actores ajenos al espacio y sus beneficios se acumulan fuera de él. Es una actividad que parcialmente tiene asiento en la región, que estimula la economía local, pero que no es la que la define; como sabemos, Río de la Plata no puede ser analizado en términos de factoría o emporio mercantil, sino en términos de colonia de poblamiento. En segundo lugar, las actividades económicas propiamente regionales, generadas por el doble estímulo del comercio ultramarino y la atracción potosina, animadas por actores locales, son las que realmente constituyen el motor de arrastre de la economía regional, la cohesionan internamente y en torno a las cuales se organiza la vida de la sociedad local.

Esas actividades son la explotación del ganado bovino, la producción de mulas y la provisión de una muy amplia gama de bienes y servicios necesarios para el funcionamiento del complejo portuario rioplatense y para la consecución de los objetivos de la Corona de Castilla en la zona, tales como las actividades relacionadas con el mantenimiento a flote y en condiciones marinerías de las

---

<sup>7</sup>Ese complejo portuario estuvo formado por las ciudades-puerto (en la medida que se van fundando, incluida Colonia del Sacramento), atracaderos y/o desembarcaderos del tráfico legal utilizados con mayor o menor regularidad (Conchas, Maldonado, Ensenada de Barragán) y un número indefinido de desembarcaderos clandestinos o informales, funcionales a los tratos ilícitos y a los movimientos entre ambas bandas de una población que tenía el río mucho más incorporado a su cotidianeidad de lo que deja suponer imaginarlo como una frontera entre la Argentina y el Uruguay desde la invasión occidental.

<sup>8</sup> Si bien el objetivo de las expediciones mercantiles era comerciar en los circuitos que se abrían desde Buenos Aires, los mejores lugares para el amarre de las naves, las tareas de mantenimiento o la provisión de algunos de los materiales necesarios estaban del otro lado, lo que hacía que las naves durante sus estadas en el río fueran y vinieran de un lugar a otro según la necesidad del momento. La conjunción entre la dificultosa navegación del río y los cambios en las embarcaciones hicieron que Montevideo, en la práctica, se convirtiera en el puerto de aguas profundas de Buenos Aires y que el río fuera muy frecuentemente atravesado por medio de embarcaciones pequeñas y medianas que aseguraban la circulación de bienes, caudales y personas entre ambas orillas.

embarcaciones del comercio y del rey o la producción de alimentos –frescos y procesados- para las tripulaciones durante las estadas y viajes de regreso, o de la soldadesca destinada a la región o en tránsito hacia otros destinos.

En síntesis, los rioplatenses, como respuesta a los estímulos generados por los objetivos del comercio ultramarino y de la Corona, no sólo logran generar una economía de subsistencia exitosa sino que además tienen sobrados estímulos para producir excedentes para el mercado y desarrollar ramas vinculadas a los servicios que en su conjunto delinear los perfiles de una sociedad que vivirá durante todo el Antiguo Régimen una, al menos, moderada prosperidad.

Nuestro tema ahora es el impacto de la independencia y cómo se acomoda la región a la nueva realidad, en la que la fuente de estímulos para la economía local cambia al mismo tiempo que los actores que toman las decisiones en cuanto a su orientación.

La vida del complejo portuario rioplatense hasta los años 1830 puede ser dividida en tres etapas. Una primera larga etapa (1580-1720) en la que se asiste a un progresivo enriquecimiento de las actividades mercantiles que en su propio proceso de complejización incitan o refuerzan la conformación de ese complejo portuario que, hacia 1715-1720 ya se lo puede ver en pleno funcionamiento. Se observa un proceso que parece delineado por un agente planificador, dado que progresivamente se pasa de las actividades más simples a las más complejas, lo que permite que los actores locales realicen una suerte de “acumulación originaria” de experiencias que les permitirían ya en pleno siglo XVIII acometer todas a la vez. La segunda etapa, la del pleno funcionamiento, la ubico entre los años 1720 y 1778. En este último año, la expulsión de los portugueses de Colonia del Sacramento abre la tercera etapa (1778-1830) y trae consigo el inicio de un reacomodamiento que, a comienzos del siglo XIX, se traducirá en una crisis que lejos de encontrar solución con los cambios aportados por la independencia se resolverá -y por causa de la independencia-, en la desarticulación del complejo portuario rioplatense, aunque sus últimos estertores daten de tiempos de la separación entre la Confederación Argentina y el Estado de Buenos Aires.

La función de ese complejo portuario, y motivo de competencia entre los occidentales por el control de sus flujos, es la articulación entre mercados americanos y extra-americanos, tema sobre el que aún se carece de estudios detallados más allá de 1778,<sup>9</sup> aunque se está intentando completar el vacío de información.<sup>10</sup> Por el momento, sólo podemos avanzar que lo que se

---

<sup>9</sup>Existen sondeos sólidos, realizados sobre fuentes fiscales, pero limitados en el tiempo (Juan Carlos Garavaglia. “El ritmo de la extracción de metálico desde el Río de la Plata a la Península, 1779-1783”. *Revista de Indias*; 36, 143/144, enero-junio de 1976. Sevilla, [pág.] 247-268. Juan Carlos Garavaglia. “El Río de la Plata en sus relaciones atlánticas: una balanza comercial, 1779-1784”. *Moneda y Crédito*; número 141. Madrid, 1977, [pág.] 75-101) o análisis con mayor amplitud cronológica, pero que no llegan a ofrecer datos sólidos ni completos sobre el conjunto de los flujos (Hernán Asdrúbal Silva. *El comercio entre España y el Río de la Plata (1778-1810)*. Madrid, Banco de España, 1993. Arturo Bentancur. *El puerto colonial de Montevideo*. 2 tomos. Montevideo: Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación, 1997-1998).

<sup>10</sup>Evidentemente, toda la producción historiográfica consagrada a la dominación española en el Río de la Plata alude al comercio ultramarino y ofrece las más variadas lecturas. Sin embargo, sólo se han producido análisis basados en el estudio de las cifras del comercio ultramarino minuciosos sobre los flujos para el siglo XVII (Zacarías Moutoukias. *Contrabando y control colonial en el siglo XVII*. Buenos Aires: CEAL, 1988.) y hasta 1778 para el siglo siguiente (Fernando Jumar. *Le commerce atlantique au Río de la Plata, 1680-1778*. 2da. Edición

## EL IMPACTO DE LA INDEPENDENCIA EN LAS ARTICULACIONES Y DESARTICULACIONES REGIONALES: ENSAYO COMPARATIVO ENTRE LA REGIÓN RÍO DE LA PLATA Y LA REGIÓN SALTO-JUJEÑA

---

consideraba un enorme salto cuantitativo de los flujos rioplatenses como derivación de las reformas administrativas del último tercio del siglo XVIII, en realidad sólo refleja la concentración de esos flujos de modo mayoritario en los canales controlados por la Monarquía española tras la expulsión de los portugueses (1777). También, que el “despegue” del tráfico se sitúa a comienzos del siglo XVIII<sup>11</sup> para mantener luego un relativamente constante ritmo de crecimiento, que se incrementa, sí, tras 1778, pero sin la espectacularidad que propone la bibliografía existente. Ello, a su vez, deberá ser tenido en cuenta a la hora de analizar todas las explicaciones conocidas sobre el impacto en la sociedad local de ese supuesto abrupto crecimiento.

Sin embargo, lo que interesa resaltar ahora es de qué modo, en mi opinión, las dinámicas del complejo portuario rioplatense influyen en la economía regional. Las licencias de navegación con las costas del Brasil de los años 1588-1618 marcan el inicio de la estructuración de ese complejo portuario y de la región Río de la Plata tal como se propone. El gran estímulo para la economía local se inicia en 1622 con la apertura de la carrera de Buenos Aires dentro del entramado de rutas que llegó a conformar el sistema legal de comercio de la Monarquía para el conjunto de sus dominios europeos, americanos y asiáticos.<sup>12</sup> Esos estímulos se dejarán sentir en la explotación del ganado bovino y en la provisión de bienes y servicios para la navegación. Y al menos lo primero, no parece ser el resultado del azar, sino de la planificación de los actores locales que vieron una segura fuente de recursos en las manadas cimarronas que ya estaban alcanzando cierta consideración. En cuanto a lo segundo, si bien no se tienen datos sobre que los porteños hayan anticipado el

---

aumentada. Edición electrónica de una tesis de doctorado de igual nombre defendida en 2000. La Plata: Universidad Nacional de La Plata, 2010, <http://www.fuentesmemoria.fahce.unlp.edu.ar/tesis/te.364/te.364.pdf>). Actualmente, el proyecto de investigación “Indagaciones en torno a la estructura socio-económica del Río de la Plata durante el largo siglo XVIII (1680-1820). La circulación mercantil revelada por las guías de aduana rioplatenses, 1779-1810”, radicado en la UNLP, está colmando el vacío para el período virreinal mediante el procesamiento de la información contenida en las guías de aduana generadas en las cajas de Buenos Aires, Montevideo, Colonia del Sacramento y sus receptorías dependientes. Un primer resultado, cuyo objetivo fue testear la metodología empleada, se puede encontrar en Fernando Jumar *et al.*, 2009.

<sup>11</sup>Fernando Jumar. “El primer boom de la exportación de cueros y la sociedad local. Río de la Plata. Fines del siglo XVII, comienzos del siglo XVIII”. *XXI Jornadas de Historia Económica*, AAHE/UNTreF. Caseros, 23 al 26 de septiembre de 2008, [http://www.fuentesmemoria.fahce.unlp.edu.ar/trab\\_eventos/ev.712/ev.712.pdf](http://www.fuentesmemoria.fahce.unlp.edu.ar/trab_eventos/ev.712/ev.712.pdf).

<sup>12</sup> Una idea persistente es que el puerto de Buenos Aires se “abre” recién en 1778 o que los tratos legales anteriores son más o menos excepcionales. Ni una cosa ni la otra. Como prueban los estudios sobre el siglo XVII en Río de la Plata, el comercio ultramarino está presente desde 1622, está institucionalizado y sigue la regular irregularidad del resto de la Carrera de Indias. De modo que es erróneo ver al Río de la Plata como un punto de salida clandestina de los metales preciosos altoperuanos y chilenos o que por allí se realiza una circulación no deseada por la Corona. Salidas clandestinas las hubo, como en toda la Carrera, que era un verdadero colador. En cuanto a que si la Corona deseaba o no la existencia de la carrera de Buenos Aires, simplemente, tempranamente entendió que servía a sus fines tanto como los convoyes y sostuvo el circuito por más berrinches que hiciera el Consulado limeño.

enorme estímulo positivo que tendría en su economía, sí se sabe que en el siglo XVIII eran plenamente conscientes de ello.<sup>13</sup>

Sólo hay que imaginar el efecto multiplicador sobre las demás actividades que estimula positivamente la circulación ultramarina del circuito legal, porque el contrabando puro<sup>14</sup> no ejerce los mismos estímulos. Para que el estímulo se produzca, los navíos deben estar formalmente entrados a puerto y quedarse durante un lapso razonable de tiempo. Al menos el necesario para producir los alimentos procesados requeridos para el viaje de regreso y las tareas de mantenimiento, que tardan más que la descarga y la constitución de las cargas de retorno.

En relación a esas cargas de retorno, se encuentra el otro gran estímulo a la economía local. Desde la óptica regional, se invierte el modo de analizar las cifras del comercio ultramarino. Estamos habituados a pensar esas cifras, erróneamente en mi opinión, en términos de balanza de comercio internacional, cuando lo es de comercio entre regiones de un mismo espacio político. Así, el hecho de que los cueros participen del total de las exportaciones legales con 9,21% en promedio entre 1714 y 1778 del valor total, o se lo estime en 20% para el período virreinal, indica que una sola de las economías regionales vuelca en los circuitos atlánticos un bien de producción propia y que atrapa al menos una ínfima parte de los metales preciosos que se irían como fruto del complejo rosario de intercambios regionales entre el río de la Plata, Paraguay, Alto Perú, el Pacífico y regiones intermedias. De modo que la actividad puede aspirar a ser la dominante (tal vez no en términos cuantitativos, pero sí estructurantes del conjunto), dado que la oligarquía local dejó varios campos económicos para el accionar de la población subalterna, que aunque quisiera, no disponía de los medios necesarios para someterla por completo, de modo que hay mucha negociación.

Un elemento importante a retener es que el control del “negocio de los cueros” no dependió, hasta bien entrado el siglo XVIII, de la posesión nominal ni efectiva de tierras. La de “estanciero” es la última forma que asumen quienes defino como “empresarios ganaderos” desde el primer cuarto del siglo XVII y que son quienes controlan el Cabildo de Buenos Aires, como emerge de sus Acuerdos. Invariablemente, en caso de conflicto de intereses entre los productores de cueros y el comercio, el Cabildo defiende a los primeros. Además, refuerzan su presencia política creando un gremio en 1775, que aunque no fue formalmente reconocido por la Corona (o al menos no se han hallado los papeles que lo demuestren), fue tenido por interlocutor válido a la

---

<sup>13</sup> Fernando Jumar y Javier Kraselsky. “Los rioplatenses y los cueros vistos a través de los Acuerdos del Cabildo de Buenos Aires. Siglo XVIII”. *XX Jornadas de Historia Económica*, Asociación Argentina de Historia Económica/Universidad Nacional de Mar del Plata. Mar del Plata, 18 al 20 de octubre de 2006. Fernando Jumar. “El primer *boom...*”, op. cit.

<sup>14</sup> Los casos de naves que para operar no requieran ningún tipo de legitimación de su presencia en aguas castellanas, sobre todo tras 1778. Es el que menos se puede conocer, ya que si fue exitoso, no dejó rastros. Se trata de navíos que anclan cabos afuera y desde allí operan por medio de pequeñas embarcaciones. Se conocen sólo los casos en que el intento terminó mal y se produjeron decomisos. La suposición de la existencia de muchos casos exitosos es lo que fundamenta hasta hoy la afirmación de la existencia de contrabando masivo en Río de la Plata. Se puede emitir dudas al respecto. En función de la cantidad de bienes identificados y contabilizados según la información de las guías de aduana para 28 meses entre 1779 y 1783, surgen preguntas sobre cuánta debía ser la capacidad de absorción de los mercados vinculados al Río de la Plata para que la demanda debiera ser completada con un contrabando masivo.



## EL IMPACTO DE LA INDEPENDENCIA EN LAS ARTICULACIONES Y DESARTICULACIONES REGIONALES: ENSAYO COMPARATIVO ENTRE LA REGIÓN RÍO DE LA PLATA Y LA REGIÓN SALTO-JUJEÑA

---

hora de recibir donativos y obtener privilegios a cambio o lograr frenar iniciativas de los comerciantes ultramarinos.<sup>15</sup> Hasta llegan a pedir la creación de la Hermandad de la Mesta en 1790 y de algún modo forzaron, tal vez, la mano del rey para que en 1797 transformase el Consulado de Buenos Aires en otra cosa que una institución mercantil, ya que los hacendados debieron ser incorporados a él en tanto que miembros plenos de la corporación y aunque parece que no se cumplió, se dispuso la alternancia entre uno y otro gremio para su dirección.

Un dato sumamente relevante para sostener estas ideas y las que se propondrán, es que ese poder regional emerge de la explotación de ganado, criado y disperso, sobre ambas bandas del río y que desde los años 1710 el frente expansivo de la actividad está en la banda oriental, que mayormente seguirá bajo jurisdicción del Cabildo de Buenos Aires aún después de la fundación de Montevideo y hasta el inicio de las convulsiones de la década de 1810.

De modo que, si observamos el modo en que se resuelve en la región Río de la Plata la crisis de la Monarquía, lo primero que se señala siempre es que es clave en los años inmediatamente previos la rivalidad entre Buenos Aires y Montevideo. Como sabemos, el primer efecto de las decisiones tomadas en Buenos Aires entre el 22 y el 25 de mayo de 1810 es que Montevideo opta en contrario (lo que no tiene nada de raro viendo la actitud política de Montevideo desde 1808), reafirmando su unión a los liberales peninsulares. El modo que asume el conflicto ya en 1810 y su primera resolución en firme (1828) habría hecho que los porteños perdieran el control de buena parte de los cueros de la banda oriental y se vieran forzados a iniciar la expansión sobre la pampa, asumiendo todos los costos e incomodidades que ello suponía.

Si ello alcanza para proponer que la revolución arrastra consigo a la región Río de la Plata tal como había llegado a ser desde la invasión europea, se suman entre los elementos que explican esa ruptura la clara opción de los poderosos de Buenos Aires por el abandono, al menos momentáneo (sin que pudieran saber en el momento que sería definitivo),<sup>16</sup> del sistema de comercio castellano.

En la región Río de la Plata conviven y hasta en algunos momentos se entremezclan, dos grupos de intereses que difícilmente pueden tener acuerdos esenciales. Los comerciantes ultramarinos, desde mediados del siglo XVIII agrupados en Juntas y desde 1794 en el Consulado, para alcanzar sus objetivos tienen que establecer relaciones de dominio con las diversas oligarquías regionales, incluida la porteña. Necesitan comprar cada producción

---

<sup>15</sup> Fernando Jumar y Javier Kraselsky, "Las esferas del poder. Hacendados y comerciantes ante los cambios de la segunda mitad del siglo XVIII". *Anuario del Instituto de Historia Argentina*; número 7, 2007. La Plata, FAHCE-UNLP, [pág.] 31-58, [http://www.fuentesmemoria.fahce.unlp.edu.ar/art\\_revistas/pr.672/pr.672.pdf](http://www.fuentesmemoria.fahce.unlp.edu.ar/art_revistas/pr.672/pr.672.pdf). Javier Kraselsky. "De las Juntas de Comercio al Consulado. Los comerciantes rioplatenses y sus estrategias corporativas, 1779-1794". *Anuario de Estudios Americanos*; 64, 2, 2007. Sevilla, [pág.] 145-170.

<sup>16</sup> El comercio con amigos y neutrales en tiempos de guerra y/o la intensificación del contrabando en los tiempos de languidez del circuito legal castellano eran prácticas corrientes y también era corriente que una vez finalizado el motivo de la perturbación se volviera a los causes normales.

regional en los términos más favorables al tiempo que vender los bienes aportados en los más desventajosos para el intermediario y el consumidor.<sup>17</sup> Esa es la ley primera del comercio. El productor, lo contrario. El caso es que todo revela que en el Río de la Plata la producción del bien exportable tiene mucho margen de negociación con el capital mercantil y hasta le gana no pocas batallas. Mientras que los intereses aglutinados en torno al comercio ultramarino del circuito castellano asentados en el Río de la Plata tienen su mejor carta en el mantenimiento del circuito legal, con sus fraudes incluidos. Además puede aprovechar el contrabando puro, que existió a pesar de las dudas emitidas sobre su importancia y aunque sabían que debía guardar alguna sabia proporción, ya que sin comercio legal, no puede haber contrabando. Hasta cierto límite, es posible que las interrupciones y alteraciones del circuito legal que se inician desde 1783 y no cesan de modo duradero sino después de la independencia, los beneficiasen.

Pero de ningún modo puede beneficiar a los empresarios ganaderos. La exportación de cueros necesita imperativamente del tráfico legal. Es imposible, por las modalidades concretas de las operaciones, cargar 70.000 cueros de contrabando.

De modo que, los empresarios ganaderos, necesitan ante todo clientes y no les importa, llegado el caso, que lleguen por el canal castellano o no, y así, desde que pude recabar noticias al respecto (inicios del siglo XVIII), ante cada alteración de ese tráfico legal, solicitan y en diverso modo obtienen la suspensión de las normas restrictivas para amigos y neutrales, como hicieron una vez más en 1809 contratando los servicios de Mariano Moreno para la ocasión, quien no hizo sino adherir (y reafirmar) los argumentos del virrey Cisneros que fue de quien partió la propuesta en ese año, lo que sí es original. Como se sabe, los comerciantes ultramarinos intentaron ofrecer resistencia, pero sólo obtuvieron una negociación aceptable. En noviembre de 1809 se decide finalmente que el comercio de amigos y neutrales sólo podría vender al por mayor a comerciantes matriculados y que no podrían abrir tiendas al por mayor ni al por menor. En este punto, el acuerdo es total entre los sectores mercantiles ultramarinos de Buenos Aires y de Montevideo. Su mejor opción está del lado de quien pueda asegurarles su posición histórica y ese es en la coyuntura el poder con quien se pueda negociar en la Península.

El éxito de estos comerciantes depende de su capacidad de articular varios mercados regionales, lo que colaboró en gran medida a la conformación de un *espacio económico rioplatense* y que del conjunto de operaciones les resulte saldos favorables en sus negocios con las oligarquías regionales, tanto productoras como intermediarias de los bienes que aportaban. La articulación se logra en buena medida por su margen de negociación y alianza con la Corona borbónica que, como se sabe, desde Carlos III con claridad estaba intentando transformar la naturaleza del vínculo que la unía a sus vasallos americanos.

Sin embargo, la fuerza económica del polo de ese espacio polarizado, la región Río de la Plata, no depende por completo del comercio ultramarino. La economía regional, en una medida que no quiero sobrevalorar antes de poder

---

<sup>17</sup>Esto se ha podido demostrar claramente en el seguimiento de los “ajustes de cueros” que los comerciantes ultramarinos debían negociar con el Cabildo desde algún momento del siglo XVII (no fue posible aún establecer el inicio de este “uso”) hasta 1679 y desde 1712 hasta 1734, período en el que Felipe V lo institucionalizó. Fernando Jumar, “El primer boom...” op. cit.

## EL IMPACTO DE LA INDEPENDENCIA EN LAS ARTICULACIONES Y DESARTICULACIONES REGIONALES: ENSAYO COMPARATIVO ENTRE LA REGIÓN RÍO DE LA PLATA Y LA REGIÓN SALTO-JUJEÑA

---

aportar datos detallados, también estimuló a las otras economías regionales produciendo una orientación de sus producciones, compitiendo con el Alto Perú u ofreciendo salidas alternativas.

Es un lugar común en la bibliografía que releva la existencia de esas demandas, centrarlas en las necesidades de la población fija, que acelera su ritmo de crecimiento en la segunda mitad del siglo XVIII. Pero hay que sumar las necesidades de la población flotante y migrantes temporarios.

Además, también estimula el complejo productivo regional americano las necesidades de los barcos. Lo más evidente son las demandas de relacionadas con el aparejo de los barcos: maderas y jarcia que llegan desde el Paraguay; textiles desde Cochabamba, que también son demandados, por ejemplo, para confeccionar los sacos para el acondicionamiento de los alimentos provistos para los viajes de regreso. A los productores regionales, al igual que a los empresarios ganaderos, les tiene sin cuidados si los clientes finales son capitanes de barcos del circuito español o tailandés. Todos necesitan lo mismo: puertos operando de modo regular.

A todo ello hay que sumar que buena parte del bajo pueblo rioplatense vive de los estímulos del complejo portuario rioplatense, desde el productor de cerdos hasta el farolero. Con lo que las interrupciones anormales del tráfico podrían desencadenar malestar en ese sector de la sociedad también.

Dentro del juego de intereses que articulan un espacio económico polarizado, al menos en la propuesta de Perroux, hay que prestar más atención a los factores de producción que definen la región homogénea que se yergue en polo que la circulación de los bienes, aunque los canales de circulación cumplen el papel esencial de posibilitar el crecimiento de la actividad motriz del polo.

De modo que, se puede pensar, que cuando los intereses vinculados a la circulación entran en colisión con los de la producción, éstos harán lo necesario para resolver el diferendo en su favor. La solución a sus problemas a comienzos del siglo XIX era la apertura al comercio amigo y neutral. En Río de la Plata, en mi opinión, todo esto se resolvió o comenzó a resolverse en definitiva en 1812.

Tomo como revelador una decisión del Triunvirato, de eliminar las restricciones al comercio no español en el Río de la Plata. Con ello no sólo continuaba estimulando la presencia de las naves que se llevaban los derivados bovinos y estimulaban producciones y servicios, sino que además cortocircuitaba al sector mercantil ultramarino asentado en la zona, que ya desde la votación del 22 de mayo de 1810 se mostró poco adicto a los cambios. Ello podría estar traduciendo la puja histórica de intereses entre empresarios ganaderos y comerciantes ultramarinos a favor de los primeros, asegurar la paz social en su propia región y abrir nuevos tipos de relaciones con sus equivalentes de otras regiones.

Hasta entonces, en las regiones vinculadas al Atlántico por el Río de la Plata, los intereses de empresarios ganaderos y comerciantes ultramarinos iban de la par. Sea por las acciones mercantiles de los segundos, sea por la exportación de los bienes de los primeros, el efecto sobre sus intereses se traducían en la polarización de sus regiones hacia el Río de la Plata. El cambio de actor en la circulación ultramarina sólo lentamente tendrá impacto en sus propias

economías, ya que sólo con el tiempo y moderadamente, podrá ser sustituida la red de intermediación y en buena medida lo que pasó fue que se fijaron nuevos términos para la vinculación. Para los sectores productivos, mientras hubiera tráfico en el Río de la Plata las cosas podrían estar bien, a menos que el comercio ultramarino comenzara a aportar bienes que reemplazaran a sus producciones.

Desde el punto de vista del nuevo poder asentado en Buenos Aires sin competencia, tal vez se cometió el error de no proteger en algo esos intereses regionales. Posiblemente Rosas lo entendió en 1835, y seguramente, como nos lo ha explicado con claridad Juan Álvarez hace un siglo, en la segunda mitad del siglo XIX comprendieron que un proteccionismo cuidadosamente selectivo era la fórmula de paz entre las regiones.

En síntesis, y si se reúnen los elementos dispersos en esta parte del ensayo, se puede proponer que el modo en que se resuelve la crisis de la Monarquía a nivel local conlleva el quiebre del espacio homogéneo Río de la Plata, no aceptada realmente hasta después de 1852, cuando los porteños dejan de intervenir directamente en la vida oriental. Pero también la revolución barre con del espacio económico polarizado que llegó a tener la región Río de la Plata por polo, ya que aunque no se ha mencionado hasta ahora, pero no es necesario argumentar, también tiene efectos decisivos el quiebre o, al menos, la seria alteración de los contactos con el Paraguay, el Alto Perú y Chile, los polos de segundo grado del espacio económico rioplatense y frontera de la fuerza de atracción dominante del Río de la Plata.

Como se verá en la segunda parte de este ensayo, en los mercados intermedios entre los puntos extremos del antiguo espacio económico rioplatense esto se traduce en un desbande en el que cada región buscó articular o reforzar articulaciones que escapaban a la fuerza de atracción rioplatense, en la medida en que el viejo polo comenzó a atenuar las demandas de bienes de producción regional y/o comenzó a introducir masivamente otros que competían con ellos inclusive en sus propios mercados.

Los poderosos locales porteños, en su búsqueda por mantener o incrementar la tasa de beneficios de su actividad económica dominante, debieron desplegar esfuerzos en dos direcciones. En primer lugar, iniciar una expansión sobre la pampa para asegurar la producción del bien. En segundo lugar, articular alianzas con un seguro proveedor de bodegas para exportarlo, a cambio de entregarle el control de la comercialización de bienes importados ultramarinos. Para que esto último se pudiera lograr, debieron recurrir a la diplomacia y la violencia para capturar al menos esos mercados intermedios, lo que se puede explicar en término de creación política de un *espacio económico porteño*, o, dicho de otro modo, con la creación de la República Argentina.

### **Vinculaciones del espacio salto-jujeño en la larga duración**

El espacio salto-jujeño, objeto de este análisis comparativo, formó una unidad fortalecida por lazos familiares, sociales y económicos que le daban una identidad. Desde sus orígenes en el siglo XVI, pasó a integrar lo que Assadourian denominó el “espacio peruano”.<sup>18</sup> Dentro de este esquema de organización de la producción y circulación de mercancías, el espacio salto-

<sup>18</sup> Carlos Sempat Assadourian, 1983, op. cit.

## EL IMPACTO DE LA INDEPENDENCIA EN LAS ARTICULACIONES Y DESARTICULACIONES REGIONALES: ENSAYO COMPARATIVO ENTRE LA REGIÓN RÍO DE LA PLATA Y LA REGIÓN SALTO-JUJEÑA

---

jujeño cumplió con el propósito manifestado desde la fundación de las ciudades de Salta y Jujuy por la Corona española, esto es, ser el nexo entre el Atlántico (más tarde Río de La Plata) y el polo político y administrativo español asentado en Lima (Pacífico). Nexos, lugares de asiento de españoles que facilitarían la comunicación entre los Andes y el Atlántico, también cumplirían roles de intermediación económica por su emplazamiento al pie de la barrera andina y regiones mineras.

Dentro del espacio peruano, las distintas regiones que lo formaban, producían todo lo necesario para su subsistencia y sus excedentes eran comercializados en distintos circuitos mercantiles que las vinculaban entre sí. Ambos elementos, producción y circulación de bienes necesarios para el consumo, le brindaban al espacio peruano un alto nivel de autosuficiencia. Cada zona integrante del espacio tenía su especialización productiva y del trabajo, en función de sus características particulares (ecológicas, ambientales, culturales), lo que favorecía los intercambios con otras zonas y dibujaba vinculaciones comerciales de corta, media y larga distancia, a partir de las exportaciones de sus productos, la importación de otros no producidos en la zona y el tránsito de los bienes procedentes de Europa y de la plata exportada en pago de ellos.

El desarrollo de la minería alto peruana dio impulso a las economías regionales e incentivó, a cada zona, a una especialización productiva acorde con sus posibilidades y ventajas derivadas de los conocimientos, experiencias, aptitudes y oportunidades que las coyunturas les fueron presentando. En líneas generales y en la larga duración, podemos advertir que la región salto-jujeña se insertó en el espacio peruano a partir de la provisión de mulas, ganado en pie, excedentes productivos locales y como intermediaria de productos variados de las diversas regiones rioplatenses y andinas.

Durante los siglos XVII y XVIII la región se benefició del comercio de intermediación de distintos artículos y productos provenientes desde diversas regiones americanas, cuyos mercados de venta se encontraban bien en el Río de La Plata (es el caso de los tocuyos andinos) o en los mercados andinos (por ejemplo las mulas, aunque aquí también hay que incluir a los “efectos de Castilla” y el comercio de esclavos ingresados al puerto de Buenos Aires).

Al interior de la región salto-jujeña, existía un fluido intercambio de bienes y productos entre las distintas zonas ecológicas -las tierras altas y las tierras bajas-, que dibujaban los circuitos de corta distancia; sin embargo, los mejores negocios provenían de la venta de sus excedentes en otras jurisdicciones, lo que daba vitalidad a los circuitos de mediana y larga distancia y reportaba mayores ganancias. Los mercados donde se ubicaban los productos salto-jujeños se encontraban principalmente en la zona de Chichas –zona minera al sur del Alto Perú- y en Atacama, pero también vendía sus excedentes productivos en Tucumán, Catamarca, Tarija y Perú y enviaba cueros, pieles y lana al puerto de Buenos Aires.

Pero no sólo la venta de los productos locales reportaba ganancias; junto con ellos circulaban hacia distintos mercados una variada cantidad y diversidad de artículos producidos en otras regiones distantes, que los traficantes llevaban y traían desde distintos mercados, entre los cuales Salta y Jujuy eran paso obligado, por cuanto involucraba a sus comerciantes de distintas formas. El comercio de intermediación de efectos incluía a productos de regiones remotas

dentro del espacio peruano y artículos provenientes de Europa y llegados al puerto de Buenos Aires.

En este comercio de larga y mediana distancia entre distintas zonas productoras y consumidoras, llegaban a las tiendas de Salta y Jujuy los tocuyos cochabambinos, textiles burdos de algodón, muy requeridos en los mercados rioplatenses. Eventualmente también llegaban las bayetas del Cuzco, de Chorrillos, de La Paz y variados “textiles de la tierra”, lienzos y “ropa de la tierra”, que engrosaba las re-exportaciones que los comerciantes salta-jujeños realizaban hacia Buenos Aires, desde donde se expandían por toda la campaña rioplatense y santafesina.

Desde el puerto de Buenos Aires arribaban a Salta y Jujuy diversos bienes para el consumo dentro de la jurisdicción y, también, para la re-exportación hacia otros mercados regionales; las mercancías de mayor reventa eran la yerba mate paraguaya, los artículos provenientes de Europa y los esclavos. Estos bienes eran adquiridos en el puerto gracias al metálico acumulado en la región por la venta de sus ganados a la zona andina y el comercio de tocuyos, cueros, lana y otros efectos en el puerto. Los bienes comprados en el puerto de Buenos Aires eran destinados al consumo local y a su reventa en los centros urbanos y mineros del Alto Perú –en especial a Potosí- y la costa del océano Pacífico –Bajo Perú-. Los grandes comerciantes locales, aquellos que manejaban capitales de importancia, se dedican al comercio de intermediación entre el puerto de Buenos Aires y Potosí y Lima, cubriendo un amplio espectro en las zonas aledañas; quienes también re-vendían los tocuyos, la coca yungueña, el vino cuyano y productos americanos ingresados desde el Pacífico vía Chile: chocolate, azúcar, almendras, tejidos y objetos de cobre, todo lo cual también se consumía dentro de la jurisdicción. El auge del comercio mular parece haber influido en el aumento del consumo de efectos europeos, hasta el punto de convertir a la ciudad de Salta en una de las ciudades de mayor consumo de estos efectos en el Interior rioplatense hasta la primera década del siglo XIX.<sup>19</sup>

Diversos productos de regiones del interior rioplatense también nutrían estos flujos hacia los centros de consumo andinos, tales como los caldos cuyanos (especialmente los producidos en San Juan, La Rioja y Catamarca), frutas frescas y secas, manufacturas de cuero y suela elaboradas en Tucumán, grana, ponchos y frazadas de Santiago del Estero y Córdoba.

Sin embargo, no todos los beneficios se generaban a través del comercio de intermediación; unas pocas producciones locales también animaban este circuito entre el Atlántico y el Pacífico, entre las pampas y los Andes. Entre ellos se destacaba la producción de vacunos, destinados a los centros mineros y urbanos andinos, la invernada de mulas, con igual destino, la producción de jabón, sebo y algunas manufacturas del cuero, la exportación de cueros, pieles y lana de vicuña al puerto de Buenos Aires y las actividades relacionadas con la crianza ganadera y el transporte de mercancías y de animales (arreo y arriería).

<sup>19</sup> Sara Mata. “El crédito mercantil. Salta a fines del siglo XVIII”. *Anuario de Estudios Americanos*; Vol. LIII, Nº 21. Sevilla, 1996. Silvia Palomeque. “La circulación mercantil en las provincias del Interior, 1800-1810”. *Anuario IEHS*; Nº 4. Tandil, 1989. Todos los autores concuerdan con que la ciudad de Salta era, a fines del período colonial, una de las ciudades con mayor consumo de efectos europeos del Interior.

## EL IMPACTO DE LA INDEPENDENCIA EN LAS ARTICULACIONES Y DESARTICULACIONES REGIONALES: ENSAYO COMPARATIVO ENTRE LA REGIÓN RÍO DE LA PLATA Y LA REGIÓN SALTO-JUJEÑA

---

En el siglo XVIII, el trato de mulas se había convertido en el principal comercio de la región. En la feria de Salta, los productores de mulas de las jurisdicciones de Córdoba, Santa Fe y Buenos Aires arribaban con los animales que quedarían en invernada durante un año; allí se encontraban los tratantes locales y los compradores arribados desde el Alto y el Bajo Perú. En la jurisdicción de Jujuy la producción de ganado vacuno en haciendas y estancias para su venta en los centros mineros del Alto Perú,<sup>20</sup> los excedentes de granos con iguales fines, así como la tarea de la arriería eran las actividades que generaban mayores recursos a la economía local.

Las ferias de ganado, en ambas jurisdicciones, reunían a productores, tratantes (mercaderes) y compradores desde fines del siglo XVII.<sup>21</sup> El comercio de ganado en pie empleaba mano de obra local, especializada en el flete de las mulas y el transporte de los animales hasta su destino final: mayordomos y capataces, peones e indios especializados en las tareas del arreo.

Mulas, vacas y cueros constituyeron los productos dominantes orientados hacia la exportación (mercados de mediana y larga distancia). Eran las producciones de la región y definían la circulación mercantil y las vinculaciones con otras regiones, a las que se sumaban las actividades de conducción y arriería.

Resumiendo, podemos observar que en las últimas décadas coloniales la ciudad de Salta ya era un importante centro mercantil, caracterizado por ser un lugar de tránsito en el circuito de Buenos Aires a Lima, que atraía a comerciantes y agentes de casas comerciales de efectos europeos, gracias a su comercio mular que involucraba a las zonas productoras del Interior rioplatense y atraía a comerciantes y mineros de Lima, Jauja, Arequipa, Potosí y Cuzco, a las ferias de mulas cada año. Mientras que en la feria de Jujuy, se efectuaba la compra y venta de animales como parte del circuito de ganado en pie (mulas, vacas, caballos) con los centros mineros del Alto y Bajo Perú – especialmente, aunque no exclusivamente, procedentes de Chichas y Tarija-. La actividad ganadera, crianza de vacunos y comercio de mulas, fue la que permitió a la región insertarse en los mercados surandinos, pero su ubicación en el camino donde comenzaba la trepada al Altiplano también colaboró en su especialización económica, al dar trabajo a un amplio sector de la población en las tareas relacionadas con la producción-reproducción y conducción de animales y cargas (fletes).

Es así que en la región salto-jujeña, en “tiempos del rey” y aún durante el proceso revolucionario, hasta la década de 1830, la dinámica económica regional estaba sustentada en su emplazamiento entre los Andes y el Río de La Plata. Zona de tránsito, pero también una zona dependiente ambos polos económicos para su desarrollo y supervivencia.

---

<sup>20</sup> Nicolás Sánchez Albornoz. “La extracción de mulas de Jujuy al Perú. Fuentes, volumen y negociantes”. *Estudios de Historia Social*; N° 1. Buenos Aires, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires.1965.

<sup>21</sup> Estela Toledo sitúa en 1679 el inicio del negocio de invernada, amanse, capamiento de machos y posterior fletamiento de los animales; para 1694 contabiliza 22.297 mulas fletadas y 15.689 en invernada. Estela Toledo. “El comercio de mulas en Salta: 1657-1698”. *Anuario*; volumen VI. Rosario, Instituto de Investigaciones Históricas de Rosario, 1962-1963, [pág.] 165-190.

Las múltiples vinculaciones de la región, desde el punto de vista económico, pero también de las relaciones interpersonales y redes sociales, estaba entre los dos polos: el andino y el rioplatense. El estallido de la Revolución de 1810 la convirtió en campo de batalla durante 15 años, en el transcurso de los cuales se desarticulaban gran parte de las conexiones mercantiles y las relaciones sociales, aunque no llegaron a desestructurar el esquema de vinculaciones vigente durante el período borbónico.

La pregunta que surge es ¿qué pasó con las vinculaciones de la región después de la emergencia de la Independencia?, ¿cómo se adecuó su economía a los nuevos aires de librecambio?, ¿qué quedaba y qué había desaparecido del esquema de organización de la producción y circulación de mercancías vigente durante los tiempos coloniales? Y, adentrándonos más en el siglo XIX, cabría preguntarnos ¿cómo afrontó la coyuntura emanada de la emergencia de nuevos polos políticos y administrativos?, ¿cómo se articuló o desarticuló entre ambos polos?

En las provincias del norte argentino, después de la Independencia, el manejo de la política pasó a manos de quienes habían comandado la guerra, provenientes de sectores intelectuales, hacendados locales y grandes comerciantes importadores-exportadores. Los grupos de poder locales formaban una elite afianzada en el prestigio social, los negocios regionales y el acceso al manejo de las estructuras políticas, cuyos intereses económicos estaban centrados en la reactivación del circuito que otrora uniera Buenos Aires con Potosí, del cual habían obtenido grandes beneficios en las últimas décadas coloniales.

Finalizadas la coyuntura de guerra en la región (1825), los mercaderes retornaron a sus mercados tradicionales. Durante las décadas de 1820 y 1830, el sector importador salto-jujeño, compuesto por los grandes comerciantes importadores de manufacturas europeas y productos de otras regiones, activaron sus vinculaciones con el puerto de Buenos Aires y con los mercados andinos. Favorecidos por la apertura del mercado potosino,<sup>22</sup> fueron acumulando mercancías varias, especialmente las provenientes del mercado mundial, adquiridas en el puerto de Buenos Aires, a fin de venderlas en el territorio del antiguo Alto Perú, devenido en 1825 en República de Bolivia. Independientemente de que muchas de esas mercancías debieron retornar por la gran oferta existente, la independencia de Bolivia reactivó el flujo entre el puerto de Buenos Aires y los mercados andinos (por lo menos durante unos años posteriores a la emergencia de la independencia). Así, a mediados de la década de 1820, los flujos de mercancías del sector importador de Salta y Jujuy, dibujaban los circuitos tradicionales del período borbónico: adquirían efectos de ultramar en Buenos Aires, que se consumían en la región y se revendían en el espacio andino, y exportaban cueros y pieles por el puerto de Buenos Aires. Sin embargo, la presencia de comerciantes ingleses en el

<sup>22</sup> La apertura del mercado de Potosí al comercio mundial incentivó a comerciantes de la región a acumular mercancías esperando el momento de ponerlas a la venta; sin embargo se encontraron con la competencia de mercaderes ingleses que, desde el puerto de Arica rápidamente invadieron todo el antiguo Alto Perú con sus bienes. Una buena descripción de la época puede verse en los relatos de Joseph Barcalay Pentland. *Informe sobre Bolivia. 1826*. Potosí, Impresión de la Casa de la Moneda. 1975. Archivo Nacional de Bolivia (en adelante ANB), TNC. 3363: Libro Principal de Guías de la Real Aduana de Potosí, 1825.



## EL IMPACTO DE LA INDEPENDENCIA EN LAS ARTICULACIONES Y DESARTICULACIONES REGIONALES: ENSAYO COMPARATIVO ENTRE LA REGIÓN RÍO DE LA PLATA Y LA REGIÓN SALTO-JUJEÑA

---

Pacífico, unido a otros factores del contexto en el interior rioplatense,<sup>23</sup> motivaron al sector importador salto-jujeño a buscar un puerto en el Pacífico para su conexión con el mercado mundial (lo que se plasmaría con la fundación del puerto boliviano de La Mar en la bahía de Cobija), aunque el traslado del comercio de importación debería esperar una década más, debido a la situación política que se estaba viviendo en la región.<sup>24</sup>

El sector exportador encontró otros escollos en la reactivación de las producciones, ya que fue el más perjudicado por los años de guerra. El stock de vacunos y cabalgaduras en Salta y Jujuy había disminuido drásticamente a causa de la constante expoliación de animales por parte de los ejércitos beligerantes, que no dejaron de extraer todos los animales de montura y ganado para alimento de las tropas durante los quince años de guerra. Sin embargo, y a pesar de la carestía de ganado, en 1825 se iniciaron, tímidamente, las exportaciones ganaderas del período republicano, con los primeros envíos de ganado a La Paz, La Plata, Potosí, Chichas y Tarija.<sup>25</sup> La temprana reactivación de la minería en Bolivia<sup>26</sup> y la demanda peruana de mulas, incidieron en la nueva dinámica de los flujos de ganado en pie hacia el espacio andino, aunque la oferta siguió siendo reducida<sup>27</sup>.

Creemos advertir que, hasta después de 1852, la región y sus agentes económicos realizaron una resistencia constante ante el avasallador avance del puerto de Buenos Aires y sus operadores (económicos y políticos), en defensa de los intereses regionales y de su supervivencia y reproducción.

Diversos factores (económicos y no económicos) influyeron para que, después de pacificada el área andina (a fines de la década de 1830), los flujos de importaciones y exportaciones del espacio salto-jujeño se dirigieran hacia los polos andinos y del Pacífico y, por lo menos durante tres décadas, abandonaran el polo rioplatense.

Factores de índole económico eran el alto valor de los fletes en la vía hacia y desde Buenos Aires, las distancias, aranceles portuarios, derechos de tránsito, cuestiones monetarias (papel moneda en Buenos Aires), competencia en calidad de los productos de exportación (sobre todo del ganado vacuno) y

---

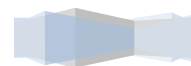
<sup>23</sup> Es de destacar en este contexto especialmente, pero no exclusivamente, la coyuntura de guerra civil entre las distintas provincias rioplatenses.

<sup>24</sup> Los comerciantes de Salta y Jujuy pusieron sucursales de sus casas comerciales en el puerto de Cobija desde 1828, pero la situación de guerra desatada por la Confederación Peruano-Boliviana retrasó el movimiento de flujos desde el Pacífico hasta, por lo menos, 1839.

<sup>25</sup> En 1825, se exportaron para Bolivia, desde Salta y Jujuy, 1747 mulas, 135 vacas, 50 burros y 505 caballos. En estas cifras están computados los animales salidos por la aduana de Jujuy y por la aduana de Salta. Archivo Histórico Provincial de Jujuy (en adelante AHPJ), Cuaderno de Toma de Razón de Guías (CTRG) 1823-1833. Archivo Histórico de Salta (en adelante AHS), Caja Principal de Hacienda de 1824 y 1825. AHS, Carpeta de Gobierno de 1825: Guías de exportación del año 1825.

<sup>26</sup> Tristan Platt. "Producción, tecnología y trabajo en la Rivera de Potosí durante la República temprana"; en Rossana Barragán, Dora Cajías y Qayum Seemin. *El siglo XIX en Bolivia y América Latina*. La Paz, Muela del Diablo.1997.

<sup>27</sup> En la reducción de la oferta influyó la falta de mulas cordobesas y de ganado vacuno del Interior rioplatense y de las pampas santafesina y bonaerense, debido al contexto de guerra en que estaban insertas estas provincias. A pesar de la escasa oferta, entre 1826 y 1835 (comienzo de la guerra) desde Salta y Jujuy salieron hacia el espacio andino 44.738 mulas y 31.781 vacunos (AHS, Guías emitidas entre 1826 y 1835. AHPJ, CTRG 1826 a 1833).



mercados con demanda, desvalorización de los cueros locales (secos frente a los salados), prosperidad de los puertos del Pacífico con la instalación de casas comerciales inglesas (en especial Valparaíso, pero también sus puertos subsidiarios, como La Mar). Otros elementos no económicos también tuvieron peso en las decisiones del cambio del puerto del Atlántico por puertos del Pacífico, tales como las relaciones interpersonales y el accionar de las redes sociales de los emigrados saltojujeños.<sup>28</sup> A pesar de que la mayoría de las elites salto-jujeñas eran unitarias (o, lo que no es lo mismo, contrarias a la política económica de Rosas y emigraron en 1831 o en 1841), aún aquellos que no actuaron en la política, se veían perjudicados por la política rosista de monopolio del puerto de Buenos Aires; este malestar se vio reflejado en las solicitudes de los gobernadores federales de Salta y Jujuy para que se permitieran los negocios con el Pacífico, así como en diversos alzamientos y asonadas unitarias en la zona y concluyó en la Coalición del Norte contra Rosas en 1840. Incluso, algunos historiadores llegaron a plantear la posibilidad de una velada amenaza al gobernador bonaerense con seguir los pasos de Tarija: abandonar la Confederación y pasarse a la República de Bolivia,<sup>29</sup> elementos sobre los que desconocemos el apoyo documental, pero, creemos, que formaba parte del imaginario de la época. Entonces, existió un momento de tensión entre dos polos, que habían sido complementarios pero que la emergencia republicana convertía en antagónicos, pues cada uno iba formando su propio territorio funcional.

Lo cierto es que durante, por lo menos tres décadas, el espacio salto-jujeño apartó sus negocios de importación y exportación del polo rioplatense y se insertó en el polo andino, a través de Potosí-Cobija-Valparaíso, donde durante la década de 1840 las casas comerciales alcanzaron las mayores dimensiones en cuanto a movimiento de capitales; se convirtieron en las “grandes casas importadoras” regionales, donde llegaban las mercancías provenientes del mercado mundial, arribadas al puerto de Cobija y remitidas a Potosí, desde allí se revendían a los comerciantes de todo el sur de Bolivia.<sup>30</sup> Este proceso fue ampliamente aprovechado por el sector importador de Salta, que desplazó al puerto de Buenos Aires por el boliviano, canalizando el 80% de su comercio de importación a través de esta vía. Las casas comerciales de Salta se erigieron en las intermediarias entre el mercado mundial (por la vía de Pacífico) y el interior rioplatense.<sup>31</sup>

El sector exportador se benefició de la ampliación y consolidación de los mercados andinos, que gracias al desarrollo minero, demandaban cada vez más cantidad de ganado en pie (para alimento y acarreo). Estos negocios de

---

<sup>28</sup> En Salta y en Jujuy el sector de oposición a Rosas y Quiroga se exiló en Bolivia y Chile, desde donde reorganizaron sus vínculos con comerciantes, intelectuales y políticos con otros emigrados y con agentes locales.

<sup>29</sup> Atilio Cornejo. “Salta desde 1821 a 1862 (síntesis histórica)”. *Boletín del Instituto San Felipe y Santiago de Estudios Históricos de Salta*; número 9. Salta, 1942. Miguel Ángel Vergara. *Compendio de la Historia de Jujuy*. Jujuy, Publicación Oficial, 1968.

<sup>30</sup> ANB, TNC.6730: Libro Manual Principal de la Aduana Nacional de Potosí, 1842. TNC. 5112: Libro de comprobantes de la Aduana de Tarija, 1840 y TNC. 2277: Libro copiador de guías y aforos de la Aduana de Tarija para el año de 1841. TNC. 5171: Cuaderno copiador preventivo de guías y aforos de internaciones hechas por esta Aduana de Tarija en el año de 1844.

<sup>31</sup> Viviana Conti. “Salta entre el Atlántico y el Pacífico. Vinculaciones mercantiles y producciones en el siglo XIX”; en Susana Bandieri (coordinadora). *Cruzando la Cordillera... La frontera argentino-chilena como espacio social*. Neuquén: Universidad Nacional del Comahue. 2001.

## EL IMPACTO DE LA INDEPENDENCIA EN LAS ARTICULACIONES Y DESARTICULACIONES REGIONALES: ENSAYO COMPARATIVO ENTRE LA REGIÓN RÍO DE LA PLATA Y LA REGIÓN SALTO-JUJEÑA

---

ganado tenían retornos en moneda metálica, con la cual se saldaban las compras en los puertos y que era cada vez más apreciada en Buenos Aires, debido a la devaluación de su papel moneda.<sup>32</sup>

Observamos que Rosas y sus colaboradores veían un doble peligro en las vinculaciones cada vez más estrechas del norte rioplatense con el área andina: por un lado, el metálico no fluía al puerto de Buenos Aires, como hubiera sido lógico si el polo económico hubiera seguido siendo el puerto del Río de La Plata. Por otro lado, la autonomía económica corría el riesgo de convertirse en autonomía de decisión política, como lo había insinuado la sublevación de las provincias del norte en 1840-41. En función de esta coyuntura, Rosas tomó diversas medidas a fin de volver a las díscolas provincias a la órbita de Buenos Aires. Por un lado intimó a los gobernadores aliados, en distintas coyunturas políticas (después de derrotar a la Coalición del Norte), a dictar leyes que gravaran a las manufacturas del mercado mundial ingresados por puertos que no fueran el de Buenos Aires (único puerto autorizado para el comercio de importación de la Confederación) con impuestos mayores. Durante la década de 1840 casi todas las provincias del Noroeste debieron sancionar una legislación impositiva que favoreciera al puerto de Buenos Aires respecto de los puertos del Pacífico: Jujuy lo hizo en 1842, aumentando la alcabala del 4% al 20%; Santiago del Estero en 1843 y Tucumán en 1848.<sup>33</sup> Estas medidas se compensaban con una rebaja de la alcabala de los efectos del ultramar que, ingresados al puerto de Buenos Aires, tuvieran por destino a las provincias del Norte (rebajada al 3%). La excepción fue la provincia de Salta, donde el poder de negociación de las elites locales con el gobernador Saravia, el decreto de aumento de alcabala para las mercancías ingresadas por puertos del Pacífico, se aplicó recién en 1851; esta situación, unida a la posición geográfica y al desarrollo de la arriería que enlazaba Salta con Calama, fue una ventaja comparativa que supo utilizar el comercio salteño en su papel de intermediario regional.

Otra medida para atraer los negocios del Interior al puerto de Buenos Aires fue la Ley de Aduana de 1835. Sin embargo, esta ley no fue tan beneficiosa para los negocios de los agentes económicos de las provincias del Norte, pues las mercancías ingresadas a Cobija no pagaban ningún arancel o impuesto especial; en caso de ser desembarcadas en Cobija por barcos europeos (algo poco frecuente), los importadores obtenían buenos beneficios; si eran transportadas desde Valparaíso, en el habitual comercio de cabotaje del Pacífico, habían sido expuestas a los impuestos establecidos por la Ley de Aduanas de Chile de 1834, que resultaba más beneficiosa para el comercio importador que la Ley de Aduanas de Buenos Aires de 1835.<sup>34</sup>

---

<sup>32</sup> Viviana Conti. "Circuitos mercantiles, medios de pago y estrategias en Salta y Jujuy (1820-1852)"; en Alejandra Irigoin y Roberto Schmit. *La desintegración de la economía colonial. Comercio y moneda en el interior del espacio colonial (1800-1860)*. Buenos Aires, Biblos. 2003.

<sup>33</sup> *Registro Oficial de Jujuy*, Tomo I, p. 154. Decreto del 1 de enero de 1842. Revista del Archivo Histórico de Santiago del Estero, Tomo 11 Nº 20, 1929; Decreto del 7 de octubre de 1843. Alfredo Bousquet, *Estudio sobre el sistema rentístico de la Provincia de Tucumán de 1820 a 1873*, páginas 11 y 12; Ley del 22 de enero de 1848.

<sup>34</sup> Para un análisis de los aranceles portuarios en Buenos Aires y Valparaíso, véase: Eduardo Cavieres. *Comercio chileno y comerciantes ingleses. 1820-1880*. Santiago, Editorial Universitaria, 1999 [pág.] 123. Miron Burgin. *Aspectos económicos del federalismo argentino*.

La imposición de gobernadores adeptos a la política económica rosista, fue otra constante que marcó la historia de las provincias del norte con golpes y contragolpes entre fuerzas aliadas al gobernador de Buenos Aires y fuerzas lideradas por las élites locales.

Finalmente, en 1852, en momentos de la reunión de los gobernadores en San Nicolás de los Arroyos, las provincias del Norte se propusieron negociar su participación en el nuevo Estado (¿polo político?) a fin de evitar futuros perjuicios; así, el gobernador de Salta, Tomás Arias, emitió un Decreto de fecha 14 de mayo de 1852, en el que encargaba a la Junta General de Comercio recabar información sobre el Comercio de Salta; la Junta General de Comercio nombró una Comisión (17 de mayo de 1852) formada por comerciantes importadores, que expidió un Informe sobre la situación económica de Salta; es el Informe que el gobernador debería llevar a la reunión de gobernadores, a los fines de que se respete, la libertad de comercio de estas provincias del Norte con los mercados andinos. El Informe hace especial referencia a los mercados de Lima, Bolivia y Valparaíso y en la necesidad de eliminar gravámenes sobre estos flujos mercantiles, así como las ventajas que dichos mercados ofrecían a Salta, en comparación al mercado de Buenos Aires.<sup>35</sup>

Desde 1853 no existieron trabas en la circulación, entonces se pensaba que el emergente polo político atraería los negocios del Norte hacia el Atlántico; sin embargo, estos negocios permanecieron en los puertos del Pacífico (Valparaíso) hasta la década de 1870, cuando la crisis financiera en Chile y el arribo de ferrocarril a Tucumán, tornaron más rentable el polo atlántico. Hablamos de polo atlántico y no de puerto de Buenos Aires, pues las vinculaciones se fueron fortaleciendo, lenta pero de manera constante con el emergente puerto de Rosario, que se transformó el lazo entre el Norte (también con Bolivia durante la guerra del Pacífico) y el Atlántico.

## Conclusiones

Después de analizar nuestros trabajos, llevados a cabo de forma independiente a lo largo de varios años, hemos podido observar ciertos puntos de contacto en nuestras búsquedas de explicaciones a la articulación entre circuitos económicos, estructuras políticas y emergencia de lo que sería el mercado interno argentino.

Así, teniendo en cuenta sólo estos dos espacios en estudio, la independencia supuso más continuidades que cambios. La posibilidad de que durante las décadas de 1830-1840 estallara por completo la vieja articulación económico-espacial forjada durante el Antiguo Régimen no se concretó debido a acciones específicas emprendidas desde Buenos Aires.

Las continuidades se advierten en las vinculaciones mercantiles, a pesar de que en el Río de la Plata hayan cambiado los canales y los actores por los cuales llegan los bienes de importación. Aunque cambien los individuos que las

## EL IMPACTO DE LA INDEPENDENCIA EN LAS ARTICULACIONES Y DESARTICULACIONES REGIONALES: ENSAYO COMPARATIVO ENTRE LA REGIÓN RÍO DE LA PLATA Y LA REGIÓN SALTO-JUJEÑA

---

animan, las posibilidades de articulación derivan de la montura de redes de relaciones interpersonales que cobran todo su valor en una coyuntura en la que aún el sistema judicial no está en capacidad de ofrecer alternativas ante el incumplimiento de contratos. Los intereses porteños necesitaban mantener las vinculaciones con los mercados de tierra adentro ya que ello se relaciona estrechamente con la posibilidad de concretar la exportación de sus producciones: si no había atractivos para los empresarios europeos extra-hispánicos y norteamericanos que dominaban el comercio ultramarino rioplatense tras la Revolución, tampoco se dispondría de bodegas para sacar los cueros y carne salada producida por los porteños. Ello se traduce en la necesidad de la articulación entre mercados regionales que capturen plata y las acciones mercantiles emprendidas desde Río de la Plata para capturar esa plata regionalizada.

Los cambios se perciben con el liberalismo económico y la emergencia de los estados provinciales. Ante el quiebre del Antiguo Régimen la pregunta que surge es cómo será la configuración espacial de un nuevo conjunto y bajo qué términos se articulará la relación. Eso dio pie a los diversos experimentos de organización político-institucional en donde el factor de conflicto estuvo centrado en las políticas económicas. Al respecto se observan en este trabajo los intereses no siempre complementarios de los poderosos porteños y de las elites salto-jujeñas. En tanto que estos últimos podrían alcanzar sus objetivos económicos articulando de modo durable sus relaciones económicas en una media luna que vinculaba Perú, Bolivia y Chile, mientras que los de Buenos Aires necesitaban que la articulación sea primordialmente con su río. La rearticulación salto-jujeña de los años 1830-1840 se mantuvo, aunque Buenos Aires intentase quebrarla durante el rosismo, a lo que se llegaría finalmente en pleno período de la organización nacional argentina, cuando se operaron cambios en el mercado y en la tecnología, que tornaron económicamente beneficioso para Salta y Jujuy el nexos con el Atlántico, como los nuevos ramales ferroviarios, la crisis de 1873 que golpea antes en Valparaíso y la llegada de una paz durable en el circuito interno.

En síntesis, Buenos Aires va a conformar un espacio económico polarizado (*¿espacio económico porteño?*), regido en su montura no tanto por imperio de las fuerzas económicas, sino por la fuerza de los objetivos económicos de su sector dirigente que comprendió que aplicar un proteccionismo selectivo le permitía, entre otras cosas, lograr la paz entre las regiones.

