



Boletín del Instituto de Historia Argentina y
Americana Dr. Emilio Ravignani
ISSN: 0524-9767
ISSN: 1850-2563
boletinravignani@gmail.com
Universidad de Buenos Aires
Argentina

La transformación de la estructura comercial durante la expansión azucarera tucumana. Aproximaciones desde las estadísticas fiscales y censales (1870-1895)

Moyano, Daniel

La transformación de la estructura comercial durante la expansión azucarera tucumana. Aproximaciones desde las estadísticas fiscales y censales (1870-1895)

Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana Dr. Emilio Ravignani, núm. 58, 2023

Universidad de Buenos Aires, Argentina

Disponible en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=379473792001>

DOI: <https://doi.org/10.34096/bol.rav.n58.11869>

Este trabajo está bajo una Licencia Creative Commons Atribución-No Comercial 4.0 Internacional.



Esta obra está bajo una Licencia Creative Commons Atribución-NoComercial 4.0 Internacional.

La transformación de la estructura comercial durante la expansión azucarera tucumana. Aproximaciones desde las estadísticas fiscales y censales (1870-1895)

The transformation of the trade structure in Tucumán during the expansion of the sugar industry. Approaches from fiscal and census statistics (1870-1895)

Daniel Moyano
Instituto Superior de Estudios Sociales, Universidad
Nacional de Tucumán, Argentina
 moyano79@gmail.com

DOI: <https://doi.org/10.34096/bol.rav.n58.11869>
 Redalyc: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=379473792001>

Recepción: 26 Mayo 2021
 Aprobación: 15 Enero 2022

RESUMEN:

El desarrollo de la industria azucarera en Tucumán (Argentina) en el último cuarto del siglo XIX generó una vertiginosa transformación de la economía provincial. La creciente elaboración de azúcares y aguardientes y la necesidad de colocarla en los mayores mercados del país, representó uno de los principales estímulos para el desarrollo de la infraestructura ferroviaria. En 1895, tres líneas vinculaban a Tucumán con la región central y los puertos, una con el norte, y otra recorría el interior de la provincia, enlazando los departamentos del sur tucumano, entre la llanura central y la zona del piedemonte. Con todo, los rieles conectaron, además de ingenios y fincas agrícolas, a numerosos centros poblacionales, por lo que no solo modificaron las comunicaciones y el transporte de personas sino que favorecieron la expansión del comercio en el interior de la provincia. El artículo analiza la estructura comercial desarrollada en Tucumán asociada al crecimiento económico generado por el auge azucarero y a la red ferroviaria que surcó el interior, con el foco puesto en su magnitud y distribución dentro del espacio provincial. Apoyaremos nuestro estudio en datos estadísticos, información cualitativa y en fuentes escasamente trabajadas, como las cédulas censales de 1895 sobre el sector comercial.

PALABRAS CLAVE: comercio, almacenes, azúcar, ferrocarriles, Tucumán.

ABSTRACT:

The development of the sugar industry in Tucumán (Argentina) in the last quarter of the nineteenth century encouraged a rapid transformation of the regional economy. An increasing production of sugars and distilled spirits, and a need to place it in the major markets of the country represented one of the main boosts for the development of the railway infrastructure. By 1895, three train lines linked Tucumán with the central region and the ports, one with the north, and another ran through the interior of the province, linking the southern area of Tucumán, between the rich lowlands and the piedmont. The rail network connected, in addition to sugar mills and farms, numerous urban centers located in old trade circuits. As a result, the railway infrastructure not only modified the communications and transport of people, but it also favoured the expansion of trade within the province. Focusing on the distribution in the provincial area, this article analyzes the trade structure developed in Tucumán during a period of economic growth resulted from the sugar boom and the growth of the railway network. We will base our study on statistical data, qualitative information, and the trade data collected in 1895 by the census, a source scarcely used for this purpose.

KEYWORDS: trade, warehouses, sugar, railroads, Tucumán.

INTRODUCCIÓN

En la historiografía económica argentina resulta habitual asociar a la provincia de Tucumán con la fabricación de azúcar, puesto que desde el último cuarto del siglo XIX se convirtió en el principal centro productor y en una de las agroindustrias más importantes del país. Fue la culminación de un proceso de especialización de la estructura económica provincial que, durante buena parte del siglo XIX, asumió una base diversificada con actividades como la agricultura, la ganadería, diferentes manufacturas y, particularmente, el comercio interregional. Al constituir la encrucijada de antiguos circuitos mercantiles, tras la etapa revolucionaria, logró

mantenerse como punto de articulación de flujos comerciales que vinculaban a las provincias nortenas y los mercados sur andinos con la región de Cuyo y Chile, al poniente, y al naciente, con los puertos fluviales de la cuenca del Plata.

Los estudios históricos sobre la actividad comercial durante el siglo XIX en Tucumán cuentan con un notable desarrollo. Conforman referencias ineludibles los trabajos precursores de Giménez Zapiola (1975), Balán (1978), Guy (1981), Mitre (1986), Langer (1987) que, con matices, subrayaron diferentes aspectos de los circuitos mercantiles que perduraron desde la etapa colonial, tras la progresiva desarticulación del espacio económico andino y la paulatina reorientación comercial del norte hacia el Atlántico. Posteriormente, se amplió el espacio geográfico estudiado y se refinaron las interpretaciones, conformando así un período provechoso –tanto en la faz teórica como en la empírica–, con los aportes de Langer y Conti (1991), Nicolini (1992), Conti (1992), López de Albornoz (1994) y, avanzado el tiempo, Fandos y Fernández Murga (2000-2001), Campi y Richard Jorba (1999), Campi (2000-2001, 2002), Parolo (2005) y Sánchez Román (2005).¹ Estos últimos estudios constituyen aportes nodales para comprender las mudanzas experimentadas en Tucumán, un vez iniciado el declive de las actividades económicas tradicionales en los años 1860-1870 (curtiembre, manufactura del tabaco, construcción de carros, entre otras) y cuando se fueron sentando las bases de lo que a la postre cristalizaría en el desarrollo agroexportador argentino.

Una característica saliente de la historiografía sobre el sector comercial tucumano es su atención casi exclusiva en el período anterior a 1870, puesto que una de las preocupaciones centrales estuvo en identificar las bases de la acumulación que, durante la etapa conocida como el “despegue azucarero” (1876-1895), permitió la modernización de la agroindustria en la provincia y el explosivo incremento de la elaboración de azúcares y aguardientes.² Así, el origen de esta radical transformación atrajo el interés de los estudios históricos, pero, a la vez, evidenció dos aspectos salientes: al asociar –no sin fundamentos– el comercio de exportación-importación con la génesis de este nuevo modelo de crecimiento, la atención estuvo puesta en los flujos mercantiles, la composición de bienes transados y la estructura de la balanza comercial provincial para explicar las reservas de capitales luego invertidos en la agroindustria. Asimismo, se prestó atención a los actores que encabezaron esta actividad, particularmente los grandes comerciantes involucrados en el tráfico interregional. Esto no implica desconocer trabajos que se interesaron en otras facetas, como el comercio minorista u otros rubros económicos (Parolo, 2011; Parolo y Fandos, 2011), aunque el análisis se circunscribió al distrito de la Capital, el centro político y económico que, durante esta época, reunió a la mayoría de las manufacturas, los servicios y buena parte de la agricultura provincial. Cabe destacar un estudio sobre diferentes rubros de inversión y su distribución en áreas socio-productivas que permitió un mejor conocimiento sobre el interior provincial (Parolo y Fandos, 2011). No obstante, al igual que las anteriores obras, se centró en los años previos al auge azucarero.

En síntesis, al examinar a la actividad mercantil asociada con el origen del modelo de desarrollo con base en la elaboración de azúcar, se prestó una insuficiente atención a su reconfiguración y desarrollo posterior durante los años del “despegue”, cuando los tendidos ferroviarios allanaron el terreno para la irrupción de nuevas formas de comercialización que permitieron colocar la creciente producción de azúcares y aguardientes en mercados distantes, y, en contraparte, acompañar los cambios en los patrones de consumo, una vez que en el interior se consolidó el acceso fluido a bienes, alimentos y bebidas de diferentes procedencias. Esto propició nuevas especialidades, como las operaciones de las casas mayoristas introductoras de la región Litoral que, mediante sólidas conexiones empresariales con grandes comerciantes de provincias, colocaron mercaderías y bienes en diferentes plazas; o el incremento del comercio minorista, que ejerció un considerable influjo en la economía al desplegarse en cualquier sitio donde existiera algún tipo de demanda estable (Rocchi, 2000: 43).³ Así, entre 1870 y 1890, años clave en la transformación de la economía provincial, nuestro conocimiento sobre la estructura del sector comercial es prácticamente inexistente.⁴

Nuestro objetivo apunta a llenar parte de estos vacíos. Mediante el análisis de diferentes estadísticas fiscales y censales, se busca comprender la paulatina complejidad que adquirió la estructura comercial durante este

período de crecimiento, tanto en su composición como en su distribución espacial. Al respecto, resulta conveniente realizar algunos comentarios sobre la documentación disponible.

El estudio de las fuentes de Hacienda de la provincia durante la etapa pre-estadística, particularmente sobre impuestos a diferentes actividades, permitió notables avances en el conocimiento de la economía previa al auge azucarero. Empero, los análisis sobre los padrones de patentes o de contribución directa generalmente se limitaron al departamento Capital, cuya documentación se conservó en aceptables condiciones. Algo diferente ocurrió con los distritos del interior: si para algunos es posible ubicar padrones en períodos admisibles para su análisis, otros presentan lagunas temporales que llegan a cubrir décadas o directamente no existen nóminas.⁵ Así, el estado de los registros solo permite una visión general sobre las actividades económicas desarrolladas en diversas jurisdicciones, y resulta complejo elaborar series integrales de largo plazo.⁶

Otro elemento que oblitera la posibilidad de construir secuencias medianamente completas de los sectores económicos en la provincia durante esta etapa, reside en un faltante de la documentación de Hacienda en el Archivo Histórico de Tucumán, desde 1882 hasta 1885, con un adicional: en adelante, salvo excepciones, se preservaron solamente los remitos a las oficinas de gobierno del monto total recaudado en cada jurisdicción por diferentes gravámenes, pero no los padrones o las listas de pago. Así, solo es posible ofrecer evidencia cuantitativa durante estos años de crecimiento de la economía tucumana a través de los pocos cuadros estadísticos sobre profesiones, industrias y establecimientos de comercio patentados, editados por la Oficina de Estadística provincial.⁷ Con todo, permiten mensurar las actividades en diferentes departamentos, pero con un alto nivel de agregación de la información. Las estadísticas del Censo Nacional de 1895 sobre el comercio son, incluso, inferiores en calidad, ya que ordenaron los datos con parámetros uniformes para todo el país, en grandes grupos y rubros diversos, con la desventaja de no presentar los resultados por distritos sino meramente los totales provinciales. Así, resultan evidentes las limitaciones para abordar aspectos elementales del sector comercial del período, fundamentalmente, por la dificultad para localizar datos fidedignos y detallados.

En este marco cobra relevancia una fuente escasamente trabajada, ubicada temporalmente al final del auge azucarero: las cédulas manuscritas del censo de 1895, con una apreciable desagregación de datos. Esto no quiere decir que hayan pasado inadvertidas. La historiografía cuenta con estudios sobre la agricultura y la ganadería en Tucumán con base en la información brindada por estos registros.⁸ No obstante, para la sección Comercial, hasta el momento no se encararon estudios históricos.

El corpus documental analizado importa más de 1.500 cédulas sobre comercios de diferentes rubros en toda la provincia. La mayoría de los ítems relevados fueron incorporados en el censo publicado, aunque, como se señaló, de manera agregada. Por lo tanto, basándonos en la información pormenorizada de cada comercio, hemos construido una clasificación alternativa a la provista por el censo o los registros de patentes. Asimismo, se prestó mayor atención a los departamentos de la llanura y el piedemonte del centro-sur provincial, por constituir el eje histórico de los circuitos mercantiles interregionales, además de representar el área que concentró la mayor población, diversas actividades productivas y que, al estar distante de la ciudad de San Miguel de Tucumán, generó dinámicas comerciales propias, a diferencia de otros distritos aledaños que se desarrollaron bajo el influjo de la capital de la provincia.⁹

En los primeros apartados ofrecemos un panorama sobre la estructura mercantil del interior provincial previa a 1876 y su reconfiguración a partir del desarrollo de la infraestructura ferroviaria y la expansión azucarera. A continuación, realizamos un análisis crítico sobre las fuentes estadísticas disponibles. Cabe señalar que, a lo largo del escrito, nos hemos apoyado en imágenes cartográficas de nuestra factura y en diversas fuentes cualitativas editadas. Por último, centramos la mirada en el sector comercial tucumano mediante esta construcción cuantitativa elaborada a partir de las cédulas censales de 1895, con el propósito de ofrecer una aproximación con mayor soporte empírico, visibilizar su distribución y sus características distintivas.

CAMINOS, POBLADOS Y COMERCIO ANTES DEL ARRIBO DEL FERROCARRIL A LA PROVINCIA

“[...] ‘Las calles eran sucias; despobladas, miserables: ahora usted las ve, limpias, regulares, con buenos edificios. La ciudad i el comercio eran pobrisimos: ahora, ¡cuán distinto! prospera de una manera extraordinaria [...] Tucumán va adelantando con una rapidez que es asombrosa’. I realmente, basta estar unos cuantos días en esta ciudad para sorprenderse del rápido progreso”. (Walker Martínez, 1876: 105-106)

El acápite corresponde a una conversación que el político y escritor chileno Carlos Walker Martínez registró, a finales de 1875, durante su paso por la provincia. En ella, su pariente político Justiniano Frías –miembro de una familia de la élite tucumana vinculada al rubro azucarero, ganadero y derivados–, con una mirada no exenta de carga subjetiva, le hablaba sobre el considerable cambio experimentado en Tucumán durante las poco más de dos décadas posteriores a Caseros y la progresiva organización nacional. Con la sanción de la Carta Magna, abolidas las aduanas interiores y atenuados los conflictos armados –por lo menos en las provincias del interior–, se fortaleció el intercambio comercial, no solo entre regiones adyacentes. La renovada producción argentífera en Bolivia y la consecuente demanda de animales, alimentos y bienes, permitieron reflotar cierto dinamismo de los antiguos circuitos mercantiles que la vinculaban, por medio de tropas de carretas, con las plazas comerciales de Chile y sus puertos en el Pacífico, o bien con Rosario y Buenos Aires, cuyo paso obligado era la ciudad de Tucumán (Denis, 1920; Mitre, 1986; Langer y Conti, 1991: 93).¹⁰

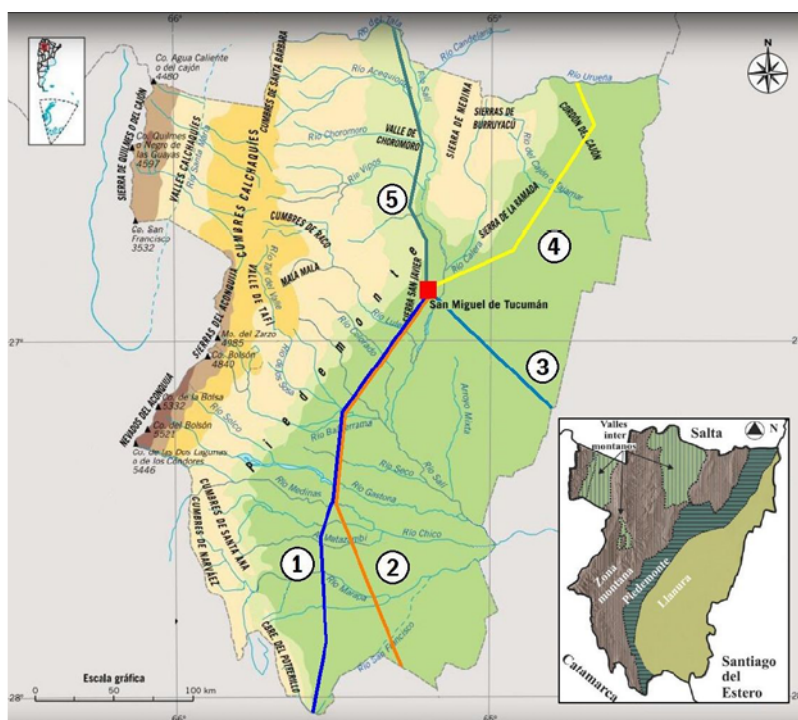


IMAGEN 1

Representación esquemática de los principales caminos que comunicaban a Tucumán con diferentes regiones previo a la conexión ferroviaria de 1876

Fuente: Elaboración propia con base en Acher Lanzillotta (2015: 7) y Busnelli (2012: 6). Notas: (1) Camino de la Cuesta del Totoral (a Catamarca); (2) Camino de la Travesía (a Córdoba); (3) Camino de las Mensajerías (a Santiago); (4) Camino de Burruyacu (a Salta); (5) Camino de las Mensajerías (a Salta).

Efectivamente, antes de consolidar el vínculo con los principales mercados del centro del país por medio del ferrocarril, la provincia conservaba la conexión con otras regiones mediante diversas rutas (Imagen 1). En la carrera al norte, sostenía su flujo comercial con Salta, Jujuy y Bolivia a través del “Camino de las Mensajerías”, que partía desde la ciudad de San Miguel de Tucumán y surcaba en dirección norte hasta

ingresar a territorio salteño; y mediante el “Camino a Burruyacu”, que rodeaba la Sierra de Medina por el este, para luego reorientar el trayecto a Salta. En dirección sur, se vinculaba con diferentes mercados a través de tres rutas principales. Con la región central, paso obligado hacia el Litoral, estaba ligada por una calzada carretera que atravesaba el sudeste provincial hasta la ciudad de Santiago del Estero, para luego alinear su trazado hasta la capital cordobesa; o bien, por el camino de “la Travesía”, que surcaba la zona del piedemonte tucumano, y conectaba a los principales distritos del interior provincial hasta el poblado de Medinas, donde reorientaba hacia el sud-sudeste, para ingresar en territorio santiagueño con destino a Córdoba. Por último, el camino que la vinculaba con la región de Cuyo y Chile reconocía idéntico trazado hasta Medinas, donde continuaba con dirección sur hacia la “Cuesta del Totoral”, ya en Catamarca, conocido como “Camino de Huacra”. Además de estas calzadas principales –que vinculaban también a gran parte de los centros poblacionales de la campaña con la ciudad de Tucumán–, existían múltiples caminos provinciales, vecinales o incluso sendas que conectaban diversas comarcas menores, aunque, salvo los caminos importantes, no se caracterizaban por sus condiciones óptimas, lo que perjudicaba al transporte y los intercambios (Granillo, 1782: 73; Groussac, Bousquet, Liberani, Terán y Frías, 1882: 342).

Particularmente los distritos ubicados al sur de la ciudad de Tucumán, en la fértil llanura situada entre el centro-oeste y la falda oriental de la Sierra del Aconquija –a lo largo del camino de Huacra y la Travesía–, representaban las jurisdicciones más dinámicas luego del departamento Capital, con variadas producciones como la agricultura diversificada, explotación maderera, elaboración de harinas, azúcares y aguardientes, cría de ganado, curtido de cueros, manufactura de tabaco, entre las más destacadas (Moussy, 1864, t. 3: 255-258; Terán, 1875; Mulhall, 1875: 260-262).¹¹ Además, representaban los distritos con mayor población: en el censo de 1845, de un total provincial de 57.896 pobladores, el 29% habitaba el departamento Capital, un 54% estaba radicado en los distritos del sur, mientras que el resto albergaba el 17% (Moussy, 1864, t. 3: 247). El censo nacional de 1869 refleja un aumento de la población en 108.953 habitantes, con un leve incremento en el departamento Capital, con un 35%, mientras que un 49% residía en los distritos del sur y en los demás un 16% (República Argentina, 1872: 517). Finalmente, en 1875, de acuerdo a estimaciones de Mulhall (1875: 257), el 34% moraba en la circunscripción de la Capital, 49% en los departamentos del sur y en los restantes el 17% de la población.¹²

La relación de estas jurisdicciones con San Miguel de Tucumán se verificó de diferentes formas y frecuencias. Aunque hacen falta estudios empíricos sobre la distribución y estructuración comercial previa al tendido de los rieles en la provincia, la evidencia disponible permite afirmar que las poblaciones más cercanas, como Lules –“la despensa de la ciudad [de Tucumán]”¹³–, Famaillá y, en cierta medida, Monteros –la segunda población en términos de importancia–, poseían una vinculación fluida con la capital ya que las separaban entre 15 y no más de 50 km. Algo diferente se advertía en los poblados del sur, como Concepción, Medinas, Naranjo Esquina, Chicligasta, Río Chico, La Cocha, Graneros (la primera distante a 75 km y la última a 130 km), que sin estar desconectadas de la ciudad capital –por representar el centro administrativo, comercial y financiero– poseían, sin embargo, una dinámica comercial propia. Con centros de acopio y distribución en los puntos antes mencionados, se destacaban Monteros y Medinas, por constituir la encrucijada donde confluían las tropas, arrias y mensajerías provenientes de la región cuyana por el camino de Huacra, y desde Córdoba por la carretera de la Travesía, en su tránsito a la capital tucumana y luego hacia al norte. De manera contrapuesta, en este punto se bifurcaban los caminos hacia las provincias cuyanas y las plazas del centro y el Litoral, convergiendo las tropas provenientes desde los mercados septentrionales o desde la misma capital provincial (ver imágenes 1 y 2). Con todo, la puesta en funciones de la línea ferroviaria procedente de Córdoba transformaría, en buena medida, esta organización espacial-mercantil del territorio.

LA INFLUENCIA DEL PARQUE FERROVIARIO EN LA PROVINCIA. CONEXIONES CON EL LITORAL Y CIRCUITOS MERCANTILES LOCALES

“Cuando el país sea surcado por las vías férreas, nada será más fácil que prolongar las de Córdoba [...] El terreno no ofrece ninguna dificultad y los tucumanos tienen bastante espíritu de empresa como para no dudar en favorecer este trabajo, tan pronto como el ferrocarril, que unirá Rosario con Córdoba, convierta a esta ciudad en el centro comercial de las provincias interiores”. (Moussy, 1864, t. 3: 247)

Las afirmaciones del médico y científico francés Martín de Moussy quedaron plasmadas en su *Descripción Geográfica* cuando aún no habían iniciado las obras del ferrocarril Rosario-Córdoba y la extensión de los rieles hacia el norte no representaba más que una aspiración. Con todo, se apoyaba en datos empíricos al valorar el lugar estratégico que ocupaba Tucumán en la vinculación entre los mercados del Litoral con los de Bolivia, como también al considerar la tradición comercial de esta provincia –con su flujo de tropas al norte, sur y oeste–, y al destacar la diversificación de su estructura productiva, cuyos rubros más salientes los identificaba en el labrado de la madera, los tejidos, la curtiembre, y elaboración de azúcares y aguardientes (Moussy, 1864, t. 3: 245-246). Lógicamente, para entonces resultaba imposible vislumbrar la acelerada expansión que esta última actividad cobró en años posteriores.

La llegada del Ferrocarril Central Norte (FCCN) desde Córdoba hasta la ciudad de San Miguel de Tucumán, en octubre de 1876, fue considerada por la historiografía azucarera como un parteaguas en el desarrollo provincial y regional, al permitir la modernización de la agroindustria. Sus rieles no solo reforzaron la vinculación con la capital cordobesa y, por su intermedio, con los puertos fluviales y los mercados más importantes del país. Además, facilitó la importación de maquinaria y equipos con tecnología de avanzada desde diversos centros industriales del extranjero. Aunque esta tesis ha sido relativizada, resulta innegable la centralidad que tuvieron las vías férreas al brindar una salida fluida y a menor costo de las crecientes producciones regionales y, a la inversa, al allanar el camino para la colocación en masa de alimentos, mercaderías y bienes durables o de consumo, procedentes tanto de la región litoral pampeana como allende los puertos.¹⁴

En lo que respecta a la estructuración del comercio en la provincia, el FCCN generó, sin dudas, una mayor actividad mercantil por la reducción del precio del flete, el aumento de la capacidad de carga y la disminución de los tiempos de traslado. No obstante, sus efectos inmediatos pudieron sentirse mayoritariamente en San Miguel de Tucumán –destino prioritario de esta línea, para luego avanzar con la construcción del tendido hacia el norte– y con menor ímpetu en el resto de la campaña, lo que se debió a su particular trazado. El proyecto original contemplaba, como posibilidad, que el tendido enlazara a los centros poblacionales y agrícolas de la planicie central y el piedemonte durante su trayecto a la capital tucumana. Empero, el diseño definitivo dispuso que recorriera casi en línea recta el área menos fértil del sudeste tucumano, con el objetivo de acortar la traza y rebajar costos (Ferrocarril á Tucumán, 1871) (ver Imagen 2).¹⁵

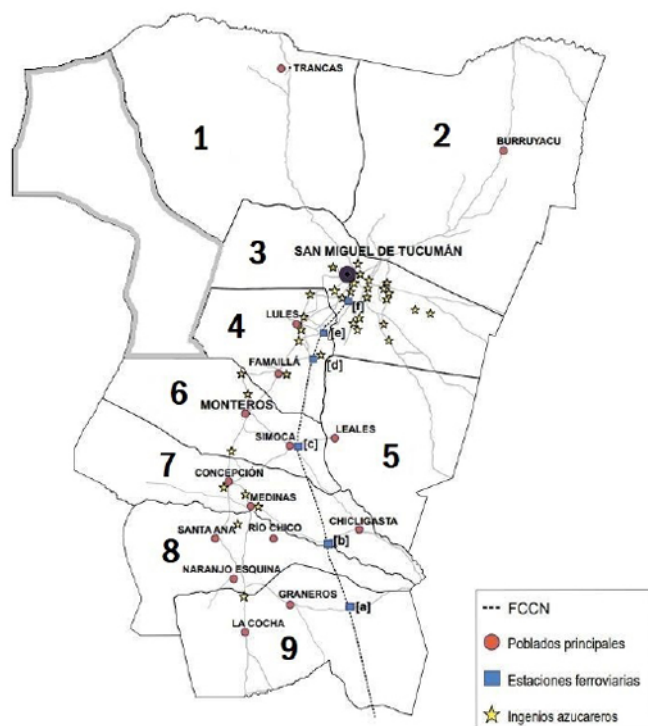


IMAGEN 2

Trazado del Ferrocarril Central Norte estaciones principales poblaciones red de caminos troncales e ingenios azucareros en la provincia de Tucumán circa 1885

Fuente: Elaboración propia a partir de Beyer (1894). Notas: Departamento (1) Trancas; (2) Burruyacu; (3) Capital; (4) Famaillá; (5) Leales; (6) Monteros; (7) Chicligasta; (8) Río Chico; (9) Graneros [en contorno gris el distrito "Tafí, Encalilla, Colalao"]. Estación (a) La Madrid, (b) Monteagudo, (c) Simoca, (d) Bella Vista, (e) Río Lules, (f) San Felipe.

Las estaciones diagramadas en territorio provincial fueron siete, incluida la terminal en San Miguel de Tucumán. Al poco tiempo se suprimieron y/o reubicaron algunas, y se erigió la estación San Felipe –a solo 6 km al sur de la ciudad capital–, por lo que se conservó el mismo número a mediados de los años 1880. Sin embargo, la distancia que las separaba de los principales poblados, sembradíos y unidades productivas preindustriales del piedemonte y la llanura central (entre 10 y 35 km dependiendo de su ubicación) provocó la reorientación hacia las vías de gran parte de la estructura comercial tradicional, compuesta por dueños de tropas y acopiadores que operaban en los poblados del centro-sur. Es decir, una vez que el tendido férreo desplazó en importancia a los caminos de la Travesía y Santiago, la organización mercantil de los pueblos sureños se refuncionalizó y los grandes comerciantes construyeron los enlaces para colocar la producción local en las estaciones menos distantes. A la inversa, trasladaban las mercancías y bienes importados en carros o tropas –y a los pasajeros en servicios de carruajes– desde las estaciones hasta las comarcas económicamente más importantes y los poblados menores (Groussac, Bousquet, Liberani, Terán y Frías, 1882: 341). Esto no eclipsó, sin embargo, a los caminos tradicionales, por representar rutas arraigadas en la conexión entre los poblados del sur, y porque el flujo comercial con Catamarca y Cuyo mantuvo a Medinas como lugar de paso obligado de las tropas y arrias de ganado vacuno y mular hacia la capital provincial y las provincias septentrionales.

En paralelo, la modernización del parque azucarero tucumano tomó impulso. A inicios de la década de 1880 se contaban más de una treintena de fábricas modernas en la provincia (entre unidades preindustriales reformadas y nuevos establecimientos erigidos llave en mano), aunque todavía la capacidad potencial del

ferrocarril para apuntalar la agroindustria permanecía algo restringida debido al trayecto que separaba a los ingenios de las estaciones (Imagen 2).

Ciertamente, las pocas fábricas ubicadas en los lindes de la capital o próximas a la línea fueron favorecidas por la cercanía de alguna estación. Pero en la zona azucarera por antonomasia –al este de la capital–, se tuvo que trasladar las maquinarias e insumos desde la estación Tucumán (luego desde estación San Felipe) entre 7 y 35 km, de acuerdo a la ubicación del establecimiento, en tropas cuya circulación no resultaba fácil por la falta de caminos consolidados. Del mismo modo, en la “nueva” zona azucarera del sur provincial formada al naciente de falda de la sierra –entre otros motivos, por la población radicada, la facilidad de las comunicaciones, además del aprovechamiento de los terrenos de aluvión que suministraban el agua de riego (Bonosetto, 1954: 41)– realizaban traslados en distancias y condiciones análogas. Así, salvo casos puntuales, los más de 33 ingenios modernos estaban lejos de sus siete estaciones y prácticamente ninguno lograba aprovechar los rieles para trasladar las cañas a sus trapiches (Sánchez Román, 2005: 99-100), en tanto su trazado obedeció a una lógica basada en la eficiencia de costos y no en atención a la distribución productiva, demográfica y comercial del territorio.

Más allá de estos inconvenientes, lo cierto es que en estos años se produjo un innegable crecimiento económico y poblacional, particularmente en el departamento Capital y en las jurisdicciones del centro-sur, no solo atribuible al dinamismo que imprimió el ferrocarril o al auge de la principal agroindustria provincial. También se debe justipreciar la paulatina presencia del Estado nacional y provincial asumiendo diferentes funciones, como la distribución de oficinas de correos, la extensión de líneas telegráficas, la organización de juzgados en diferentes circunscripciones, la sanción de una nueva ley de municipalidades, la creación de comisarías seccionales, la delineación de pueblos, el drenaje de aguadas y encauzamiento de ríos cercanos a poblaciones, la construcción de puentes y la reparación y amojonamiento de caminos principales y vecinales, entre otras (Cordeiro y Viale; Sánchez Loira y del Moral, 1916-1918, t. IV-XI, años 1869-1885).

CUADRO 1

Aproximaciones al crecimiento de la población los servicios y los principales rubros económicos en el departamento Capital y el centrosur provincial 1869-1885

1869										
Departamentos	Capital	Famaillá		Monteros		Chicligasta		Río Chico	Graneros	
Población	37.539	10.198		14.181		11.960		8.687	8.534	
Localidad	S.M. de Tuc	Famaillá		Monteros		Chicligasta		Río Chico	Graneros	
Población	17.438	228		1.432		950		s/d	1.006	
1882-1885										
Departamentos	Capital	Famaillá		Monteros		Chicligasta		Río Chico	Graneros	
Población	60.000	17.000		24.000		20.000		15.000	14.000	
Ingenios preindustriales	*	*		*		*		s/d	s/d	
Ingenios modernos	16	6		3		3		1	1	
Industrias varias	*	*		*		*			*	
cultivos varios	*	*		*		*		*	*	
Ganado bovino	s/d	s/d		s/d		s/d		*	*	
Localidad	S.M. de Tuc	Lules	Famaillá	Monteros	Simoca	Concepción	Medinas	Santa Ana	Graneros	La Cocha
Población	27.000	300	s/d	2.000	s/d	s/d	1.200	s/d	1.500	800
Comercios	326 ^(a)	s/d	16	26 ^(b)	varios	20	20	varios	18	10

Fuente: Elaboración propia a partir de República Argentina (1872: 500-501, 516); Groussac, Bousquet, Liberani, Terán y Frías (1882: 667-687); Mulhall (1885: 517-531). Nota: (a) 270 almacenes y 56 tiendas, (b) 23 almacenes y tres casas introductoras.

Varias de esas iniciativas fueron malogradas, se ejecutaron a medias o solo quedaron en la letra de la ley. Este fue el caso del acondicionamiento de caminos, una demanda recurrente que no solo afectaba el traslado de personas y bienes en la campaña y en la misma capital.¹⁶ También repercutía en el aparato productivo, puesto que el incremento de ingenios y su capacidad de molienda hacía necesario transportar un enorme volumen de caña por medio de carros desde las fincas hasta los trapiches, tarea nada sencilla por la falta de carreteras apuntaladas y, en algunas zonas, la gran subdivisión de la propiedad de la tierra, que obligaba a realizar extensos rodeos para llegar a destino.¹⁷ Con todo, desde antes del auge azucarero hasta mediados de los años 1880 –como muestra el Cuadro 1– fue delineándose paulatinamente un ordenamiento institucional y una interconexión comarcal a lo largo de la zona pedemontana que, bajo el influjo de 14 ingenios modernos, promovió el desarrollo de nuevas actividades económicas, particularmente el comercio, no solo por el crecimiento demográfico y su consecuente demanda de bienes y alimentos, sino por la agilización de los intercambios, algo que se profundizó con un nuevo tendido.

Efectivamente, en 1885 el gobierno tucumano impulsó la ampliación de la infraestructura ferroviaria mediante el Ferrocarril Noroeste Argentino (FCNOA), cuyo trazado debía separarse de la línea Córdoba-Tucumán en el sur provincial, transitar por la región agrícola de la llanura occidental y el piedemonte, hasta conectar con la ciudad capital. Sin entrar en detalles, la línea fue inaugurada por tramos, entre 1888 y 1889. La historiografía ha identificado, con evidencias razonables, la relación de este ferrocarril con el desarrollo de la industria azucarera al vincular a los ingenios de esta zona con los tendidos troncales y con sus plantaciones mediante ramales (Guy, 1981: 46-47; Sánchez Román, 2005: 369-371; Bravo, 2008: 93-96). De manera similar sucedió con las dos líneas que arribaron posteriormente a la ciudad de Tucumán: el Ferrocarril Buenos Aires y Rosario (FCBAyR) en 1891, y el Ferrocarril San Cristóbal (FCSC), en 1892. Ambos atravesaban el corazón de las colonias agrícolas de Santa Fe, luego dividían sus trochas, y finalmente ingresaban al territorio provincial por el este a la tradicional área azucarera ubicada al naciente de la capital, con la mayor concentración de ingenios (Lahitte y Correa, 1898: 108-109). Como consecuencia, la puesta en funciones de estos nuevos tendidos conectaron directamente a Tucumán –y, por su intermedio, a las provincias aledañas– con los puertos y grandes urbes del litoral pampeano, sorteando el territorio cordobés.¹⁸

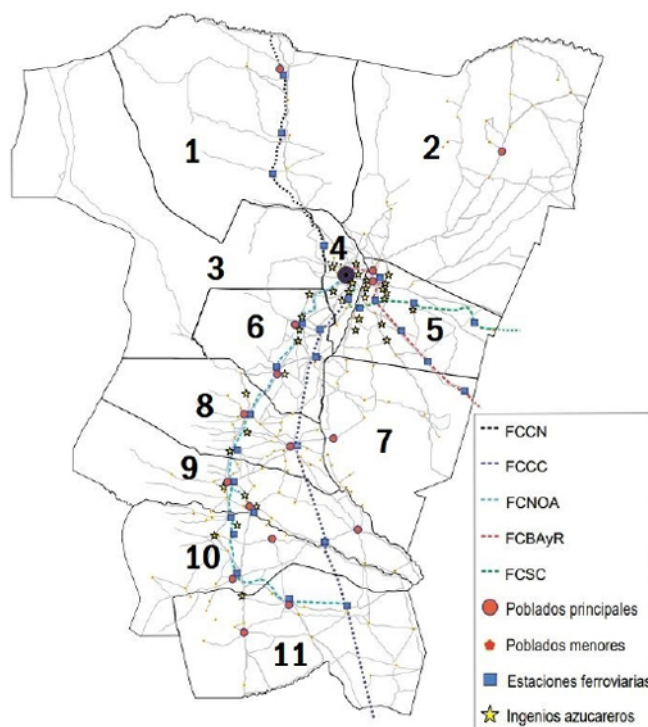


IMAGEN 3

Trazado de las líneas ferroviarias estaciones poblados y caminos principales y secundarios e ingenios azucareros en la provincia de Tucumán 1895

Fuente: Elaboración propia a partir de Beyer (1894). Notas: Departamento (1) Trancas, (2) Burruyacu, (3) Tafi, (4) Capital, (5) Cruz Alta, (6) Famaillá, (7) Leales, (8) Monteros, (9) Chicligasta, (10) Río Chico, (11) Graneros. En 1888, por ley 579, se dividió el departamento Capital, que pasó de representar la mayor jurisdicción administrativa a comprender poco más de la ciudad de Tucumán, su *hinterland* y localidades aledañas. El departamento Cruz Alta se formó con el sector oriental, mientras que el departamento Tafi comprendió los valles de altura y parte de piedemonte cercano a la ciudad. FCCN (Ferrocarril Central Norte), FCCC (Ferrocarril Central Córdoba), FCNOA (Ferrocarril Noroeste Argentino), FCBAyR (Ferrocarril Buenos Aires y Rosario), FCSC (Ferrocarril San Cristóbal).

A partir de entonces cobró vuelo la incorporación de maquinaria y equipos en las fábricas, junto con el sistema de ramales en las plantaciones de ingenios y grandes cañeros, que conectaban con los tendidos troncales (Sánchez Román, 2005: 101-104). Luego de casi dos décadas del auge azucarero, de los 120 km de líneas férreas que surcaban la provincia en 1876, se pasó a cerca de 600 km entre tendidos principales y ramales (Lahitte y Correa, 1898: 268). Con todo, además de ingenios y fincas, las vías vincularon a los centros poblacionales más importantes del sur –ubicados en los antiguos circuitos comerciales–, lo mismo que las poblaciones del este provincial –más cercanas a la capital–, por lo que los ferrocarriles no solo modificaron la organización de las comunicaciones y el transporte de cargas con fines agroindustriales. Además permitieron la expansión del comercio con la conversión a un nuevo modelo de abasto e intercambios con los principales mercados del país y entre plazas mercantiles interiores.

EL COMERCIO DURANTE LOS AÑOS DE LA EXPANSIÓN. CONSIDERACIONES CRÍTICAS SOBRE LAS ESTADÍSTICAS DISPONIBLES

“Así todo en el país y la provincia progresa rápidamente; el bienestar es general y las grandes fortunas numerosas. Los almacenes al por menor de Tucumán se hacen paulatinamente tan brillantes como en Buenos Aires y el comercio toma allí un desarrollo considerable”. (Daireaux, 1888: 442)

Las transformaciones que experimentó Tucumán durante los años del auge azucarero se registraron en múltiples dimensiones: se redefinieron las relaciones económicas, espaciales, sociales y políticas, tanto en la provincia como a nivel regional; recursos como la tierra, el agua, la mano de obra y el capital fueron reorientados en función del nuevo motor económico basado en el cultivo y la industrialización de la caña de azúcar; mientras que nuevos medios de transporte, caminos y centros poblacionales emergieron en la campaña y alteraron el ritmo de crecimiento demográfico y los hábitos de vida de sus habitantes (Campi, 2000: 74). Con el propósito de presentar un somero cuadro de la situación, ensayaremos una aproximación a través de tres puntos nodales que se imbrican con nuestra temática, a saber, la transformación del parque azucarero, la reorientación de los cultivos y sus nuevos rasgos, y el incremento de la población.

La producción azucarera en años anteriores al “despegue”, salvo contadas excepciones, se realizaba con métodos de elaboración preindustrial, en unidades productivas con baja eficiencia integral. Pero desde los años 1880, la transformación fabril en la provincia ya era evidente, con maquinarias modernas capaces de procesar la caña con un alto nivel de extracción y con procesos de fabricación de avanzada. La información del Cuadro 2 permite apreciar el incremento de la producción de azúcar en cuatro años equidistantes, desde 1876, con la conexión ferroviaria con los principales puertos y plazas de consumo, hasta 1895, que marcó el final de la expansión, una vez que se colmó la demanda del mercado interno argentino y se ingresó en la primera crisis de sobreproducción por exceso de oferta.

CUADRO 2

Evolución del parque azucarero tucumano en diferentes relevamientos 1876 1882 1889 y 1895

	Estadísticas	1876	1882	1889	1895
Ingenios	en funciones	82 ^(a)	30	33	37
Azúcar y caña	elaboración de azúcar (t)	3.000	13.900	40.843	114.291
	cultivo de caña (ha)	2.200	6.639	16.700	40.724

Fuente: Elaboración propia a partir de Groussac, Bousquet, Liberani, Terán y Frías (1882: 521); Greger (1883: 318-319); Rodríguez Marquina (1889: 177-178, 193); República Argentina (1899: 342-343). Nota: (a) Comprende 35 ingenios con trapiches de hierro y 47 establecimientos que trabajaban con métodos preindustriales.

El aumento de la fabricación del dulce fue posible, además, por la expansión de los cañaverales. Durante este período tuvo lugar el paso de un sector agrícola provincial diversificado a otro donde el rasgo saliente fue la producción cañera.¹⁹ Las estadísticas nacionales y provinciales no coinciden en el total de hectáreas plantadas con caña en 1895, pero existe cierto consenso en que los cañaverales ocuparon poco más del 50% de la superficie cultivada. Con todo, si atendemos a las proporciones de los cultivos en una llanura densamente poblada con una arraigada tradición agrícola, pueden advertirse fuertes disparidades zonales. Así, mientras el departamento Cruz Alta arrojaba el porcentaje más bajo de cultivos “por fuera” de la caña, con un 12%, el resto de los distritos azucareros (Capital, Chicligasta, Monteros, Río Chico y Famaillá) ostentaban una media del 40% –e incluso más– de cultivos diversos. En el caso de los distritos no azucareros (Burruyacu, Leales y parte de Graneros y Taftí) resultaba esperable que los cultivos no cañeros tuvieran primacía, además de su impronta ganadera. En consecuencia, si la preponderancia de la caña resulta incuestionable, también es cierto que hubo otra mitad del Tucumán agrícola que continuó dedicándose a diversos cultivos industriales, comerciales y de autosubsistencia, sobre todo, en los departamentos del centro-sur.²⁰

Esta expansión agrícola, sumado a una treintena de ingenios modernos, al entramado de líneas férreas que surcaban prácticamente todas las zonas fértiles de la llanura, y al accionar de las autoridades provinciales durante este período manifiestas en la delineación de pueblos, acondicionamiento de edificios públicos, creación de mataderos, comisiones de Higiene y Caminos en diversas jurisdicciones, fundación de nuevas

poblaciones –sobre todo a la vera de los tendidos ferroviarios, como Villa Alberdi, Villa Quinteros, Villa Aguilar, entre otras–, habrían generado las condiciones para un crecimiento poblacional sostenido, verificable particularmente en los departamentos azucareros (Sánchez Loira y del Moral, 1918-1919, t. XI-XIX, años 1886-1895). Efectivamente, la población total pasó de 108.953 habitantes en 1869 a 215.742 en 1895, de tal suerte que en solo 26 años prácticamente se duplicó la cantidad de pobladores. Los departamentos demográficamente más importantes, luego de la Capital y Cruz Alta –que con 78.159 habs. representaban el 36% del total provincial–, figuraban, en orden decreciente, Famaillá, Monteros, Chicligasta, Río Chico y Graneros, con un total de 105.901 habs., el 49% de la provincia. El resto de las jurisdicciones –Burruyacu, Leales, Tafi y Trancas– sumaban 31.682 habs., apenas el 15% del total.²¹

Ahora bien, ¿cómo impactaron estos cambios en el comercio provincial? Mencionamos en la introducción la insuficiencia de fuentes cuantitativas que permitan su mensura. Una alternativa, por lo menos aproximada, consiste en apelar a los cuadros estadísticos oficiales sobre “profesiones, industrias y establecimientos de comercio patentados” confeccionados a partir de sus respectivos padrones. Hemos seleccionado cuatro rubros vinculados estrechamente al comercio interno provincial (almacenes, tiendas, introductores de mercaderías generales y compra-venta de frutos) en cuatro fechas equidistantes, como una forma de presentar evidencia cuantitativa que permita percibir la evolución de los rubros en el período analizado. Sin embargo, poseen serias limitaciones. Una de ellas se relaciona con las leyes de patentes, que gravaron de manera diferente a cada ramo comercial en sucesivas reformas, lo que podría haber incidido en las fluctuaciones de las cifras. A título de ejemplo, en el caso de los almacenes, la ley de patentes que regía en 1876 estipulaba que los comerciantes por mayor y menor de toda clase de mercaderías ultramarinas o de frutos del país debían pagar un porcentual sobre capital en giro, mientras que los comerciantes al menudeo cuyo capital no superara cierto monto, les correspondía abonar una suma fija. En caso de expedir licores, la carga sería mayor. El mismo gravamen pesó en 1883. Empero, la ley de 1889 estableció una segmentación entre almacenes introductores de mercaderías generales que expedían, además, comestibles, bebidas alcohólicas y fermentadas; almacenes por menor con las mismas características; y almacenes por menor de comestibles únicamente. A su vez, cada uno de estos grupos estaba dividido en cuatro categorías con cargas diferenciadas. Por último, la ley de 1895 separaba los almacenes de mercaderías generales por menor en tres escalas según giro, mientras que los almacenes y tiendas de una misma casa que no introdujeran, en cuatro categorías.

CUADRO 3
Rubros asociados al comercio interno de la provincia
Datos de los registros de patentes 1876188218891895

Rubros	Almacenes				Tiendas				Introductores de mercaderías en general				Compra-acopio de frutos del país			
Años	1876	1883	1889	1895	1876	1883	1889	1895	1876	1883	1889	1895	1876	1883	1889	1895
Capital	296	298		310	50	88		35	25	25		78	6	9		10
Cruz Alta	---	---	---	119	---	---	---		---	---	---		---	---	---	
Famaillá	63	51		67				2				1		6		1
Monteros	80	109		33	14			6				18	1	3		9
Chicligasta	60	25		17	13	28		23				6				11
Río Chico	41	52		46				9						2		
Graneros	53	12		10	8	13		18								16
Leales	17	22		13		1		3				1				16
Burruyacu	27	8		40				5								
Trancas	38	48		4				3								
Tafi	2	1		33												5
Total	667	626	518^(a)	692	85	130	27^(a)	104	25	25^(b)	44^(a)	104	7	20	37^(a)	68

Fuente: Elaboración propia a partir de Provincia de Tucumán (1884: 59-65), Rodríguez Marquina (1889: 328-343), Provincia de Tucumán (1896, t. 2: 500-504). Nota: (a) En este año solo se dispone de números totales de la provincia; (b) corresponde a 1882.

Como se advierte en el Cuadro 3, los guarismos resultan, por momentos, desconcertantes, con fluctuaciones en las cifras que, más que mostrarnos un certero estado del comercio en esos años, indicarían la existencia de subregistros, o peor aún, revelarían serios problemas en la confección de las nóminas para el pago del impuesto. Si por un momento se deja de lado estas oscilaciones y se prioriza una mirada general, se podría suponer que los comercios incrementarían su número a medida que se avanza en el marco temporal, acompañando la mayor población, la consiguiente demanda y la fluidez de los enlaces, factores que insuflaron estímulos para el movimiento mercantil. En el total provincial observamos que esta pauta se cumplió relativamente. Pero si ponemos el foco en cada departamento, comprobamos que en algunos se verifica esta tendencia para ciertos rubros, no así en otros, donde sucede lo contrario. Se podría arriesgar, como explicación factible, que los guarismos estarían reflejando una tendencia a la concentración de la actividad comercial, con un mayor volumen de ventas y amplitud de cobertura. Esto se habría dado, principalmente, en los distritos azucareros del centro-sur y este provincial, cuya transición económica y productiva también habría afectado al comercio y a su estructura. En consecuencia, los pequeños almacenes, con giro y oferta acotados, podrían haber dejado lugar a otro tipo de emprendimientos, más capitalizados y adaptados a las nuevas condiciones del contexto. Pero ¿cómo confirmar estas hipótesis ante la carencia de padrones o registros de pago que permitan un cruce nominal?

Para enmendar la debilidad de la información estadística, surge como opción cotejarla con datos de guías comerciales de la provincia, por cierto escasas y con un origen de la información diferente, en tanto figuran los anunciantes pagos o bien los negocios más destacados. Aun así, contienen detalles que se diluyen en los cuadros estadísticos. Nuevamente tomaremos como ejemplo el rubro almacén: resulta lógico que no figuren en una guía comercial los 298 negocios de este tipo empadronados en la ciudad de Tucumán en 1883, aunque comprobamos el registro de 42 almacenes, de los cuales 25 también figuraban como introductores (Hat, 1884: 57-58). Si bien el número es bastante inferior, nos muestra un primer matiz, en tanto pone de manifiesto la existencia de grandes comercios que explotaban un solo rubro, mientras que otros combinaban diversos ramos, en este caso, la introducción de productos –principalmente desde las grandes ciudades o del extranjero–, actividad propia de casas de comercio mayoristas. Con todo, al centrar nuestra atención en el rubro “comisiones y consignaciones” es donde surge mayor información.

En 1882, fueron empadronadas ocho casas en el departamento Capital, una en Monteros y dos en Chicligasta, mientras que solo un año después, sin variar los gravámenes, figuraban 14 en Capital, permanecerían las dos de Chicligasta, pero ninguna en Monteros, distrito cuya cabecera era la segunda población más importante luego de la ciudad de Tucumán (Provincia de Tucumán, 1884: 63-65). Por lo pronto dejemos de lado toda suspicacia sobre la llamativa fluctuación de los guarismos, algo identificado también en otros rubros.²² Al confrontar este último año 1883 con la referida guía comercial, podemos ubicar 16 casas del mismo ramo; es decir, una leve discrepancia, esperable en fuentes con disímil origen de la información (Hat, 1884: 58). Empero, la imagen se complejiza al ubicar comercios que combinaban distintos rubros, cada uno con un gravamen diferente. Si seguimos el razonamiento, un mismo comercio combinado necesariamente debería figurar en diferentes casilleros de las estadísticas, siempre de acuerdo a la carga impositiva correspondiente, lo que generaría una distorsión de las cifras al sobreestimar las unidades computadas.²³ Esto también podría explicar, en parte, las fluctuaciones de año en año, al haber comercios que al momento del empadronamiento no ejercían algún rubro explotado anteriormente.

Hasta aquí solo presentamos ejemplos sobre las particularidades de las casas comerciales de la ciudad capital, no observables desde las estadísticas agregadas. Ahora bien, ¿qué sucedía en el interior de la provincia? Para este propósito debemos remitirnos a una guía que cubre el año 1892. No podemos cotejarla con la información estadística, ya que solo disponemos de datos para 1889 y 1895. Empero, un rápido repaso por los avisos y descripciones de los comercios de la capital confirman lo observado para 1883; es decir, la complejidad del sector comercial al componerse de unidades que combinaban una variedad de rubros (Estadística Gráfica, 1892). En lo que respecta al interior, la publicación incluyó también a comercios de los departamentos más

dinámicos del centro-sur, lo que nos permitió construir –en el Cuadro 4– una muestra del ramo almacenes con rubros anexos, para graficar que la misma tendencia advertida en la ciudad capital se puede identificar en los poblados de la campaña.

CUADRO 4
Muestra de los principales almacenes en los departamentos
del centrosur y sus combinaciones de rubros 1892

Dptos.	Poblado	Almacenes y demás rubros combinados
Monteros	Monteros	Almacén por mayor y menor – Café, billar y confitería.
		Tienda, zapatería y mercería, almacén – Compra-venta de frutos. Vínculos comerciales con casas del litoral. Sucursal en Nueva Baviera (departamento Famaillá). (a)
		Aserradero – Almacén y ferretería. Casa central en Capital.
		Tienda, mercería, mueblería y bazar. Introducción de productos. Área de cobertura en todo el departamento. (a)
		Tienda y Almacén. Compra-venta de frutos. (b)
	Río Seco	Almacén, Tienda y Panadería. Compra-venta de frutos. Tienda y Almacén. Compra-venta de frutos. Vínculos comerciales con casas del litoral.
	Villa Quinteros	Tienda y Almacén. Compra-venta de frutos. Sucursales en Capital.
	Simoca	Tienda y Almacén. Compra-venta de frutos. Comisiones y consignaciones.
Chicligasta	Concepción	Almacén y Talabartería. Compra venta de frutos. Casa Central en Monteros. (b)
		Almacén, Tienda, Talabartería y Zapatería. Depósito de harinas de Santa Fe. Vínculos comerciales con casas del litoral.
		Tienda, Almacén. Casa introductora. Comprar venta de frutos.
	Medinas	Comisiones y consignaciones. Tienda y Almacén. Compra venta de frutos.
		Tienda, Almacén y Ropería. Compra venta de frutos. Hotel. Almacén.
Río Chico	Aguilares	Tienda y Almacén. Compra venta de frutos. (c)
	Alberdi	Aserradero. Almacén. (c)

Fuente: Elaboración propia a partir de Estadística Gráfica (1892). Notas: (a), (b), (c) indican que los comercios pertenecían a un mismo dueño o sociedad. Cada rubro incorporado en la muestra estaba gravado con una carga específica, de acuerdo a la Ley de Patentes 597 de 1889, vigente en 1892 (Sánchez Loira y del Moral, 1918, t. XIV, año 1889: 101-116).

Con esto no se pretende postular como rasgo distintivo de esta provincia la existencia de comercios que combinaban diferentes rubros. El propio director del censo comercial de 1895, Gabriel Carrasco, identificó como uno de los grandes inconvenientes para clasificar las casas comerciales del país a la variedad de ramos que se reunían en un mismo negocio.²⁴ Además, desde los estudios históricos esta matriz comercial fue sobradamente identificada y trabajada en otros espacios y regiones.²⁵ Pero por primera vez se determina, con cierta base empírica, la variedad de actividades que durante esta etapa reunieron en sus casas diversos comerciantes de la provincia, tanto de la ciudad capital como de la campaña, al nuclear en un solo comercio, desde un almacén con un servicio (hospedaje) o una actividad productiva (molino), hasta una multiplicidad de ramos comerciales asociados, como comisiones y consignaciones, depósito de alimentos, o bien rubros no conexos, como ferretería, talabartería, etc. Inclusive, en ocasiones, no solo funcionaron como sucursales de casas capitalinas en la campaña, sino que representaron emprendimientos comerciales locales que cubrieron pueblos distantes. Esto, sin dudas, fue posible por la mejora de los transportes y las comunicaciones, junto con la necesidad de distribuir un mayor volumen de mercaderías y bienes en diferentes áreas de consumo de la provincia, lo que propició una reestructuración de las redes de comercialización que cambió las formas

tradicionales de venta y distribución con base en el antiguo modelo de la pulpería de campaña, que perduró hasta mediados del siglo XIX.²⁶

Por último, si consideramos que todos estos ramos incluidos en un mismo comercio pagaban patentes específicas, refuerza nuestra observación sobre la debilidad que poseen las estadísticas agregadas –además de las llamativas fluctuaciones de un año a otro–, al recargar las cifras de cada rubro, cuando una porción la componía un solo comerciante o sociedad mercantil implantada en diferentes ramos. El punto nodal, reiteramos, reside en la ausencia de registros de patentes para estos años, lo que permitiría realizar cruces nominales o, por lo menos, identificar los diferentes tipos de comercios desarrollados en la provincia, en circunscripciones menores, o bien en poblados específicos. En consecuencia, una fuente desagregada de diferente naturaleza, como las cédulas manuscritas del censo de 1895, podría representar una alternativa válida para analizar el sector comercial provincial de la época.

UN EXAMEN DE LA ESTRUCTURA COMERCIAL A PARTIR DE LAS CÉDULAS CENSALES

“El desarrollo de la industria azucarera, próspero y vigoroso, y las vías férreas necesarias y convenientemente bifurcadas, que proporcionan á esta provincia una comunicación diaria y directa con las demás, han influido é influyen de manera considerable para el actual desenvolvimiento de esta plaza comercial, que hoy en día es una de las primeras de la República. El comercio de Tucumán cuenta con numerosas casas de importancia que operan en grande escala con las provincias del litoral, y que introducen directamente de Europa”. (Colombres & Piñero, 1901: 112)

A mediados de la última década del siglo XIX, Tucumán había modificado su estructura productiva, cinco líneas ferroviarias la vinculaban con el norte y con la región central y litoral pampeana, su población (y poblados) se habían incrementado y, en consecuencia, su organización comercial había experimentado una transformación ostensible. Abundan descripciones similares a la del parágrafo que encabeza este apartado, con el acento puesto en las grandes casas comerciales con rubros diversos, y en las tiendas departamentales, un tipo novedoso de comercio para la época surgido en el país en las principales urbes del Litoral y que tuvieron su pronta réplica en el interior.²⁷ Sin embargo, estas referencias sobre la actividad comercial remitían recurrentemente a la capital tucumana, en tanto el mayor conglomerado poblacional del territorio, que concentraba al distinguido alto comercio, y también a múltiples casas de diferentes escalas de operaciones y rubros que cubrían la demanda de casi el 30% de la población provincial. Por lo tanto, ¿cómo se había conformado esa estructura comercial en diferentes puntos de la provincia?

Mencionamos las limitaciones intrínsecas de los datos oficiales contruidos a partir de las patentes. Por su parte, el censo comercial de 1895, si bien incorporó en sus cuadros prácticamente toda la información asentada en las cédulas manuscritas, al agruparla con parámetros uniformes, se perdieron detalles notables.²⁸ En efecto, se adoptó el mismo criterio que los demás boletines del censo al clasificar por rubros a las unidades relevadas, a su vez asignadas en grandes categorías. Así, en “Alimentación y alojamiento”, se reunió a los almacenes de comestibles y bebidas por mayor y menor, mientras que en ramos diferentes ubicaron a los despachos de bebidas, bares, cantinas; a las casas de venta de cereales, harinas, forrajes; y a las carnicerías. En “Vestido y tocador” a los negocios de tiendas, mercerías, etc.; mientras que en otra categoría colocaron a las casas de consignaciones, y en “Mixtas y Diversas” las casas introductoras y de importación (República Argentina, 1899, t. 3: 388-389).

En síntesis, al concentrar a las casas de comercio en amplias categorías aplicables para todo el país combinaron, en una sola muestra, a almacenes grandes y pequeños, y a una enorme variedad de negocios mixtos propios de la morfología comercial. En este sentido, al igual que en los cuadros estadísticos analizados, surge la incógnita sobre qué criterio se utilizó para ubicar un comercio mixto dentro de uno u otro rubro, o si se los computó como unidad en cada ramo que cubrieron. Es decir, si los almacenes pequeños podrían considerarse –*grosso modo*– como expendedores exclusivos de alimentos, *a priori*, la gran mayoría tenía a la venta otros productos como forrajes, velas, conservas, o inclusive herramientas o piezas de talabartería,

sin incluir las bebidas. Un examen exhaustivo de las cédulas censales permitiría abordar la temática desde una perspectiva novedosa, mediante el cruce nominal para identificar a los comerciantes simples o con implantación múltiple, ya sea por rubro o bien por zona. Tarea promisorio, sin duda, pero que escapa a los objetivos de este escrito, por lo que nos enfocaremos en dilucidar la estructura del comercio provincial de la época mediante un abordaje estadístico con criterios más ajustados al formato local de negocios.

En tal sentido, se analizó, como primer paso, las 1.538 fichas sobre comercios de diferentes escalas en toda la provincia y se las reorganizó en función del rubro declarado. Atentos al universo de artículos y bienes que incorporaron, y en procura de no recaer en las grandes grupos de los cuadros oficiales, se proponen segmentos más afines a la información que reflejan las cédulas y que serán la base de nuestro análisis: (1) Almacén; (2) Almacén y bebidas/comestibles; (3) Almacén y Tienda; (4) Gastronomía, fonda, hotel y esparcimiento; (5) Botica y farmacia; (6) Carnicería; (7) Comisiones, remates y consignaciones; (8) Panadería; (9) Registro y Tienda; (10) Tienda, ropería, sastrería; (11) Frutos del país; (12) Ferretería; (14) Varios. Una vez distribuidos, se los cruzó con su ubicación geográfica y el capital con el que giraban (montos invertidos en mercaderías, siempre de acuerdo a su declaración).²⁹ Como se advirtió, un inconveniente surge al incorporar a la ciudad de Tucumán en la comparativa, puesto que resalta su protagonismo como centro comercial indiscutido.³⁰ Con todo, en el cuadro 5 podemos analizarlos en su distribución departamental y en su amplitud comercial en términos de la cobertura de rubros.

CUADRO 5
Porcentajes que ocupaba cada rubro sobre el total departamental 1895

Departamentos	Núm.	Capital*	Media	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Total
Capital	833	6.676.705	8.015	17%	2%	11%	3%	2%	1%	2%	0%	13%	29%	4%	10%	6%	100%
Cruz Alta	155	478.420	3.087	13%	2%	73%	1%	0%	11%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100%
Famaillá	105	540.530	5.148	12%	0%	70%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	5%	0%	12%	0%	100%
Monteros	107	713.560	6.669	11%	2%	63%	1%	1%	0%	0%	0%	0%	17%	3%	0%	2%	100%
Chicligasta	116	647.590	5.583	27%	2%	24%	2%	2%	0%	1%	10%	0%	0%	0%	30%	2%	100%
Río Chico	88	399.409	4.539	4%	1%	88%	3%	1%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	2%	0%	100%
Graneros	38	85.080	2.239	8%	3%	77%	1%	1%	0%	0%	0%	0%	2%	8%	0%	0%	100%
Leales	35	67.745	1.936	20%	74%	0%	0%	2%	0%	0%	0%	0%	2%	2%	0%	0%	100%
Burruyacu	42	44.560	1.061	44%	11%	35%	0%	0%	8%	0%	0%	0%	2%	0%	0%	0%	100%
Trancas	21	67.700	3.224	8%	80%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	12%	0%	0%	0%	100%
Tafí	41	59.764	1.458	20%	2%	71%	0%	0%	7%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100%
Total provincial	1.581	9.781.063	6.187	16%	3%	26%	2%	2%	1%	1%	1%	9%	21%	3%	10%	5%	100%

Fuente: Elaboración propia a partir de AGN. Cédulas del Segundo Censo de la República Argentina (1895). Censo Comercial, núm. 41 (T. 1-22). Notas: los departamentos fueron ordenados con un criterio zonal y de acuerdo a los propósitos de la investigación: (área central) Capital y Cruz Alta; (área centro-sur) Famaillá, Monteros, Chicligasta, Río Chico y Graneros; (área adyacente) Leales, Burruyacu, Trancas, Tafí. (*) Valores expresados en pesos moneda nacional.

El cuadro precedente merece algunos comentarios. En primer lugar, fue posible corregir las cifras oficiales del censo, donde figuran 1.535 comercios y se calcula el capital en mercaderías en 8.897.735 pesos m/n (República Argentina, 1899, t. 3: 388-389). Incluso el monto podría ser mayor, pero cerca de un 10% de las casas censadas no registraron declaración de capital, o bien lo expresaron como gastos diarios, lo que imposibilitó incorporarlos al cálculo general. Por otra parte, al analizar las sumas en capital y el número de comercios, se advierte un alto nivel de concentración en la ciudad de Tucumán, no solo en cantidad sino que supera holgadamente la media provincial de capital en giro. Solo Monteros excede este promedio, mientras que se colocan muy cerca los demás departamentos del centro-sur (Famaillá, Chicligasta y Río Chico). Sin dudas, esto se debe a la influencia del peso capitalino que incrementó el promedio provincial. Con todo, si resulta incuestionable su liderazgo en todos los rubros comerciales, las poblaciones del interior manifestaron un dinamismo comercial apreciable. Además, se observa que el rubro almacén fue el más difundido en los diferentes distritos, aunque es notoria la presencia de almacenes de ramos múltiples en las jurisdicciones del

área central y del centro-sur, donde se destaca la adición del rubro tienda (3 y 10), pero también, en ciertos casos, bebidas/comestibles, frutos del país, panadería y ferretería. El auge de estos ramos en áreas azucareras del centro-sur estaría indicando el proceso de transformación comercial que propició el FCNOA, al que nos referimos en líneas anteriores.

Evidentemente restan análisis con mayor detalle sobre los poblados para visibilizar sus lógicas internas, imperceptibles a nivel departamental, aunque podemos advertir la presencia de almacenes de “ramos generales” en todas las áreas de la provincia, tanto en las cercanas a la ciudad capital, como en los departamentos adyacentes o periféricos, donde los comercios integrados respondían a una demanda dispersa en diferentes poblados, lejos de las vías de comunicación más transitadas. En la región centro-sur, es posible especular que este tipo de organización mercantil se manifestó en menor número, pero en escalas más amplias, producto de su peso demográfico, su dinamismo económico y, en consecuencia, su creciente demanda, a la vez que dio lugar a que otras casas se especializaran en ramos comerciales específicos.

Ahora bien, ¿cómo estaba distribuido el comercio en el espacio provincial, no ya desde una mirada departamental sino por centros de población? Para responder a este interrogante, hemos segmentado el rubro más difundido del sector, el almacén, en ocho categorías de acuerdo al capital en giro, desde comercios pequeños, cuya inversión no superaba los 1.000 pesos m/n, hasta grandes casas de 250.000 pesos m/n en adelante. Así, se obtuvo una imagen de la estructura comercial en puntos diversos de la provincia con menor nivel de distorsión, y con resultados bastante diferentes a los brindados por las estadísticas agregadas.

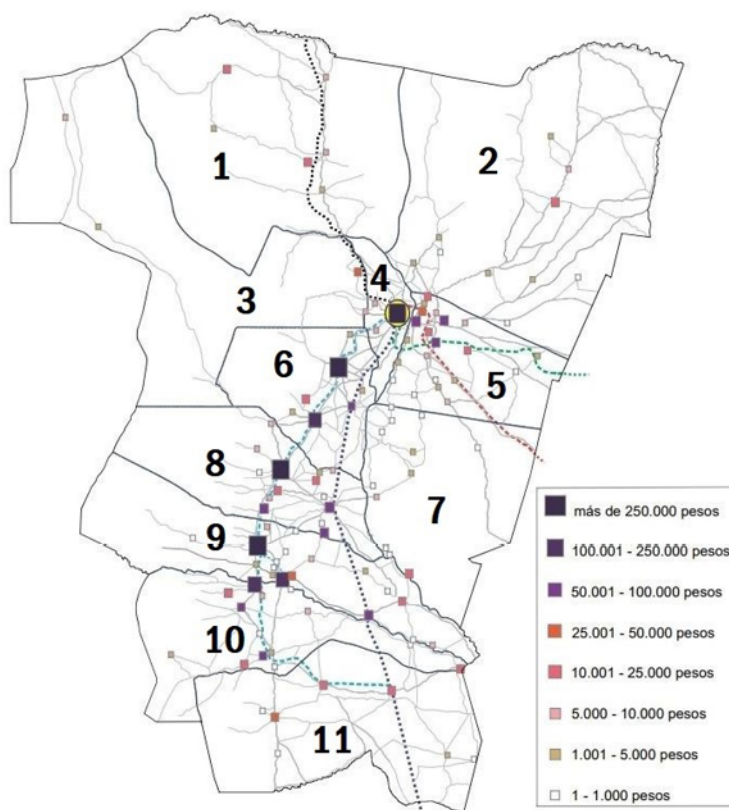


IMAGEN 4
Distribución de los almacenes en la provincia de acuerdo a
segmentos conformados a partir del capital en mercaderías 1895

Fuente: Elaboración propia a partir de Beyer (1894) y cuadro 5. Nota: Departamento (1) Trancas, (2) Burruyacu, (3) Tafi, (4) Capital, (5) Cruz Alta, (6) Famaillá, (7) Leales, (8) Monteros, (9) Chicligasta, (10) Río Chico, (11) Graneros. El análisis incluye a las casas declaradas por sus propietarios como almacenes simples y con uno o más rubros combinados, como bebidas, venta de frutos, tienda, ferretería, ropería, etc.

De la Imagen 4 podrían extraerse varias observaciones, pero solo pondremos el acento en dos puntos relevantes para nuestro análisis: a) más allá de la indiscutible preponderancia de la ciudad capital, los poblados del interior, sobre todo los del centro-sur, con Monteros a la cabeza (en el departamento homónimo) y los pueblos tradicionalmente más ligados a la actividad comercial, se destacaron por reunir el primer y segundo estrato más alto de almacenes en términos de capital.³¹ El tercer segmento ya se encontraba más distribuido, como en Alberdi y Santa Ana (en el piedemonte del departamento Río Chico), Bella Vista, Río Seco, Simoca o Monteagudo (en la llanura central de los departamentos Famaillá, Monteros y Chicligasta), y Alderetes, La Banda y Cruz Alta, al naciente de la ciudad capital (departamento Cruz Alta). Luego se pueden ubicar los segmentos menores, tanto en estaciones como en poblados, algunos retirados de las vías férreas pero conectados por caminos, que incluyen algunas cabeceras de los departamentos periféricos, como Leales, Burruyacu, Trancas y Tafí. b) Puede observarse una correlación entre los tendidos ferroviarios con los poblados comercialmente activos y sus respectivas estaciones. Particularmente es notoria esta tendencia en la línea FCNOA, que enlazaba a los poblados del piedemonte. Con menos ímpetu figuran los poblados-estaciones del tendido del FCCC, en la llanura central. Llamativamente, el departamento Cruz Alta, surcado por dos líneas y con una gran concentración de ingenios, no evidenció una matriz comercial desarrollada. Solo las poblaciones referidas de Cruz Alta, Alderetes y La Banda –casi en el límite con San Miguel de Tucumán– generaron un cierto dinamismo, aunque bastante menor que los poblados del centro-sur. Esto podría indicar que los comercios de los poblados lindantes con la capital, particularmente los grandes almacenes, ejercieron la función de mediadores en el canal de distribución departamental, al acopiar y dosificar la venta de una gran variedad de productos, sobre la base del conocimiento del mercado local y su alcance. En consecuencia, aceptaban el flujo de las transacciones, ya sea en su carácter de revendedores o como intermediarios, función que les permitía a las casas mayoristas de la capital tucumana cubrir indirectamente esa demanda y reducir costos de comercialización.

Una exposición detallada por cada departamento permitiría un diagnóstico más concluyente. Sin embargo, consideramos que esta muestra provincial arroja luz sobre terrenos hasta ahora desconocidos del comercio provincial, y demuestra el potencial que poseen las cédulas censales para el estudio del sector mercantil orientado al mercado interno tucumano.

REFLEXIONES FINALES

Los cambios registrados en la fisonomía comercial tucumana durante este período, que a falta de una mejor definición se la puede catalogar como de “transición mercantil”, se inserta en un proceso de cambio más amplio, que vino de la mano de la consolidación del capitalismo moderno en Argentina. La provincia logró insertarse en esta expansión y crecimiento económico del país a través de la agroindustria azucarera orientada al mercado nacional, por lo que resultó indispensable una transformación mercantil integral, no solo para la colocación del azúcar y el aguardiente en plazas comerciales distantes sino para la reorganización de la logística, las nuevas formas de mercadeo y la distribución de un ampliado volumen y variedad de productos introducidos desde las grandes ciudades y los puertos para el consumo local y sus nuevas orientaciones.

En este sentido, el FCCN fue decisivo al conectar comercialmente al litoral pampeano con Tucumán y los mercados norteros, además de facilitar la modernización y el transporte de la producción de los ingenios del este y sur de la capital provincial. Pero esa traza no fue la idónea para estas áreas agroindustriales y menos aún para la producción orientada al mercado interno local, ya que su planificación estuvo orientada a lograr una conexión estable con economías de costos, más que a adaptarse a la configuración poblacional-productiva del territorio. Como consecuencia de su particular trazado, se redujo el costo y tiempo del transporte, y se propició el poblamiento de la llanura menos fértil, pero benefició en menor medida a zonas antaño productivas que ya gozaban de comunicaciones relativamente fluidas.

La posterior construcción del FCNOA cambió radicalmente este escenario por efecto de la transformación de costos relativos que aportó. No solo apuntaló al aparato productivo –desde la vinculación de fincas cañeras e ingenios hasta las demás actividades agrícolas y manufactureras– sino que enlazó antiguos pueblos ubicados en el eje comercial centro-sur y propició la fundación de otros a lo largo de las vías. De su análisis se desprende que no solo parece haber existido una tendencia a la concentración relativa de las casas mercantiles en los poblados consolidados, sino también una relocalización en función de oportunidades, que afectó a los comercios y, en parte también, a la población. En este sentido, la transformación de la estructura productiva que experimentaron algunas localidades y sus zonas aledañas debió ser considerable, lo mismo que la ampliación y evolución del sector comercial, lo que convirtió el rol de algunas en centros de producción y/o comercialización.

Los demás ferrocarriles no se mostraron como motores del comercio en zonas con alta concentración demográfica, posiblemente a causa de la lógica operacional desarrollada por las casas comerciales de la capital tucumana, con sus canales de ventas extendidos hacia esta antigua zona azucarera, asociada con comerciantes de los mayores pueblos lindantes a la capital, para abastecer la demanda de un alto número de ingenios y su consiguiente población.

Por otra parte, el estudio permitió visibilizar el universo de unidades que participaron en el sector, como grandes tiendas, casas mayoristas y, sobre todo, almacenes de diferentes escalas con combinación de rubros diversos, una característica de la configuración comercial de la época. Estos últimos tuvieron una firme presencia en casi toda la provincia, consolidados en la cadena de distribución de bienes, alimentos y bebidas, ya sea como proveedores al consumo, como revendedores, o como intermediarios de casas mayoristas. Así, durante el período, se construyeron estructuras comerciales más eficientes, con mayor nivel de inversiones y, posiblemente, más concentradas, que impulsaron el circuito mercantil centro-sur por las posibilidades que ofrecía, y dinamizaron la economía local de diferentes maneras. Por ejemplo, al abrirles a los agricultores nuevos mercados y valores más altos para su producción no azucarera y, en contraparte, el abasto de bienes de consumo de otras ciudades en crecimiento o desde fuera de la provincia. La organización de grandes almacenes en los poblados inmediatos a las vías férreas y su gradual decrecimiento –en términos de inversión– hacia las zonas del interior, indicaría que se conformaron centros de comercialización principales y subordinados que ya no les resultaba imprescindible contar con grandes stocks de bienes, por lo que pudieron descargarlos en otros puntos menores de alcance local. Asimismo, algunos almacenes del interior no solo habrían ganado en eficiencia y capitalización, sino que, probablemente, fortalecieron la actividad productiva rural mediante sus carteras de crédito, incidiendo también en la estructura financiera de la campaña.

En suma, se puede decir que pese a los avances de los estudios sobre la transformación socio-económica y productiva de la provincia en el último cuarto del siglo XIX, tenemos la situación en que conocemos más del Tucumán azucarero que del sector comercial dinamizado por esa expansión; y parece ser que en algunos puntos nuestro conocimiento continuará endeble en tanto la calidad de la documentación impida la elaboración de explicaciones que cubran los vacíos indicados a lo largo del escrito. El análisis de las cédulas censales de 1895 posibilita un acercamiento más confiable que las estadísticas agregadas y muestra una imagen más dinámica del sector comercial a finales del auge azucarero. En tal sentido, resultarán fructíferos los análisis con mayor nivel de detalle sobre la estructuración comercial de los poblados principales y secundarios del interior provincial, algo difícil de percibir a escala departamental, para observar el desarrollo y características que asumió el sector en localidades de campaña, periurbanas y urbanas.

BIBLIOGRAFÍA

- AGN – Archivo General de la Nación. Censo Nacional de 1895. Cédulas del Segundo Censo de la República Argentina (1895). Censo Comercial, N° 41 (T. 1-22).
- Acher Lanzillotta, F. (Coord.) (2015). *Ciencias Sociales. Suplemento Tucumán*. Buenos Aires: Editorial Edelvives.

- Balán, J. (1978). Una cuestión regional en la Argentina: burguesías provinciales y el mercado nacional en el desarrollo agroexportador. *Desarrollo Económico*, 69, pp. 49-87.
- Beyer, C. (1894). *Provincia de Tucumán*. Construido y dibujado por Carlos Beyer, ingeniero geógrafo de la Casa Editora. Buenos Aires: Ángel Estrada y Cía.
- Bolsi, A. (2000). Población, azúcar e industria rural en Tucumán, Argentina. *Geographicalia*, 38, pp. 85-109.
- Bosonetto, J. (1954). Distribución de los ingenios azucareros tucumanos. *Revista Geográfica*, 14(40), pp. 33-41.
- Bravo, M. (2008). *Campesinos, azúcar y política: cañeros, acción corporativa y vida política en Tucumán (1895-1930)*. Rosario: Prohistoria.
- Busnelli, J. (2012). Mapa de amenaza de remoción de masa de la provincia de Tucumán según diferentes escenarios de cambio climático. *Acta geológica*, 24, pp. 4-33.
- Campi, D. (2000). Economía y Sociedad en las provincias del norte. En M. Lobato (Dir.). *El Progreso, la modernización y sus límites (1880-1916)* (pp. 71-118), t. 5, Nueva Historia Argentina. Buenos Aires: Sudamericana.
- Campi, D. (2000-2001). Aproximación a la génesis de una élite azucarera. Las exportaciones tucumanas en carretas, 1863-1867. *Travesía*, 5/6, pp. 129-179.
- Campi, D. (2002). Espacio mercantil, unidades de producción y actores en los orígenes de la agroindustria del azúcar en Tucumán, 1830-1870. En A. Vieira et al., *Histórica do açúcar. Rotas e mercados* (pp. 335-364). Funchal: Centro de Estudos de História do Atlântico.
- Campi, D. y Bravo, M. (1999). La agroindustria azucarera argentina. Resumen historiográfico y fuentes, *América Latina en la Historia Económica. Boletín de Fuentes*, 11, pp. 73-93.
- Campi, D. y Richard Jorba, R. (1999). Las tendencias a la formación del mercado interno. Las producciones regionales extrapampeanas. En M. Bonaudo (Dir.). *Liberalismo, Estado y orden burgués, 1852-1880, t. 4, Nueva Historia Argentina* (pp. 366-422). Buenos Aires: Sudamericana.
- Colombres, N. & Piñero, J. (Eds.) (1901). *Guía ilustrada de Tucumán para el viajero*. Buenos Aires: Cía. Sud-Americana de Billetes de Banco.
- Conti, V. (1992). Espacios económicos y economías regionales. El caso del norte argentino y su inserción en el área andina en el siglo XIX. *Revista de Historia*, 3, pp. 27-40.
- Converso, F. (1993). *La lenta formación de capitales. Familias, comercio y poder en Córdoba. 1850-1880*. Córdoba: Junta Provincial de Historia de Córdoba (12).
- Cordeiro, R. y Viale, C. (1916-1917). *Compilación ordenada de leyes, decretos y mensajes del periodo constitucional de la provincia de Tucumán, que comienza en el año 1852*. T. IV-VII (años 1868-1880). Tucumán: Edición Oficial.
- Correa, A. (1925). *Geografía general de la Provincia de Tucumán (conteniendo todos los últimos datos oficiales)*. Buenos Aires: Universidad Nacional de Tucumán/Casa editora Coni.
- Crusco, E. (2020). Gath & Chaves y la evolución del espacio comercial tucumano en las primeras décadas del siglo XX. *Travesía*, 22(1), pp. 27-55.
- Daireaux, E. (1888). *Vida y costumbres en el Plata. T. 2. Industrias y Productos*. Buenos Aires/Paris: Ed. Félix Lajoiane/Librería de Ch. Bouret.
- Estadística Gráfica (1892). *Exposición de Chicago. Sección Tucumán, Santa Fé, Rosario*, s/n.
- Fandos, C. (2007). La estructura de Chicligasta, 1875-1895. ¿Monoproducción o diversificación? *Travesía. Revista de Historia Económica y Social*, 9, pp. 5-39.
- Fandos, C. y Fernández Murga, P. (2000-2001). Sector comercial e inversión inmobiliaria en Tucumán (1800-1850). *Travesía*, 5-6, pp. 181-232.
- Fandos, C. y Parolo, M. (2014). Riqueza personal y rubros de inversión. Tucumán, argentina, 1860-1870. *América Latina en la Historia Económica*, 21(2), pp. 199-232.
- Fernández, A. (2004). *La Argentina, ¿un "mercado étnico"? Las exportaciones españolas en el mercado nacional (1880-1935)*. Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas.

- Fernández, A. y Lluch, A. (2008). Comercio y redes de comercialización mayoristas y minoristas en la Argentina de comienzos del siglo XX. En M. Blanco, G. Blanco y S. Bandieri (Eds.). *Las escalas de la historia comparada. Tomo 2: Empresas y empresarios. La cuestión regional* (pp. 57-88). Buenos Aires: Miño y Dávila.
- Ferrocarril á Tucumán (1871). *Mensaje al Congreso. Estudio de la línea. Informe de los ingenieros*. Buenos Aires: Imprenta de La Tribuna.
- Giménez Zapiola, M. (1975). El interior argentino y el 'desarrollo hacia fuera': el caso de Tucumán. En Giménez Zapiola, M. (Comp.). *El régimen oligárquico. Materiales para el estudio de la realidad argentina* (pp. 72-115). Buenos Aires: Amorrortu.
- Greger, J. (1883). *Die Republik Argentinien: ein wegweiser für fremde und Auswanderer*. Basel: Druck y Derlag von Emil Birkhäuser.
- Groussac, P., Bousquet, A., Liberani, I., Terán, J. y Frías, J. (1882). *Memoria Histórica y Descriptiva de la Provincia de Tucumán*. Buenos Aires: Imprenta de M. Biedma.
- Guy, D. (1981). *Política Azucarera Argentina. Tucumán y la generación del 80*. San Miguel de Tucumán: Fundación Banco Comercial del Norte.
- Hat, R. (1884). *Almanaque-Guía de Tucumán para 1884*. Buenos Aires: Guillermo Kraft.
- Juarez-Dappe, P. (2010). *When Sugar Ruled. Economy and Society in Northwestern Argentina, Tucumán, 1876-1916*. Ohio University Research in International Studies, Latin America Series, 49. Athens: Ohio University Press.
- Lahitte, E. y Correa, A. (1898). *Investigación Parlamentaria sobre Agricultura, Ganadería, Industrias Derivadas y Colonización. Anexo G. Tucumán y Santiago del Estero (ordenada por la H. Cámara de Diputados en resolución del 19 de junio de 1896)*. Buenos Aires: Taller Tipográfico de la Penitenciaría Nacional.
- Langer, E. (1987). Espacios coloniales y economías nacionales: Bolivia y el norte argentino (1810-1930). *Siglo XIX*, 4, pp. 135-1602.
- Langer, E. y Conti, V. (1991). Circuitos Comerciales Tradicionales y cambio económico en Los Andes centromeridionales (1830-1930). *Desarrollo Económico*, 31(121), pp. 91-111.
- Lizondo Borda, M. (1948). *Historia de Tucumán (siglo XIX)*. Tucumán: Universidad Nacional de Tucumán.
- Lluch, A. (2002-2003). Repensando a los comercios rurales de la pampa argentina, 1900-1930. *Anuario del CEH "Prof. Carlos S. A. Segreti"*, 2-3 (2-3), pp. 135-160.
- Lluch, A. (2004). *Comercio y Crédito en La Pampa a inicios del siglo XX. Un estudio sobre el papel económico de los almacenes de ramos generales*. Tesis Doctoral inédita. Facultad de Ciencias Humanas, Universidad Nacional del Centro de la Provincia de Buenos Aires, Tandil.
- Lluch, A. (2007). Intermediarios crediticios en la Argentina rural de principios de siglo. Reflexiones teórico-metodológicas desde una experiencia de investigación. En O. Graciano y S. Lázzaro (Comps.). *La Argentina rural del siglo XX. Fuentes, problemas y métodos* (pp. 97-117). Buenos Aires: Editorial La Colmena.
- López, M. (1994). *Historia de los Ferrocarriles Nacionales, 1866-1886*. Buenos Aires: Lumiere.
- López de Albornoz, C. (1994). Arrieros y carreteros tucumanos. Su rol en la articulación regional (1786-1810). *Andes*, 6, pp. 89-122.
- Mitre, A. (1986). *El monedero de los Andes. Región económica y moneda boliviana en el siglo XIX*. La Paz: Hisbol.
- Moussy, M. (1864). *Description Géographique et Statistique de la Confédération Argentine*. T. 3. Paris: Librairie de Firmin Didot Frères, Fils et Cie.
- Moyano, D. (2015). Construyendo el mercado para el azúcar argentino. Un análisis sobre los intermediarios y los canales de comercialización (1885-1905). En A. Lluch (Ed.). *Las manos visibles del mercado. Intermediarios y consumidores en Argentina*. Rosario: Prohistoria.
- Moyano, D. (2017). Monocultura cañera o explotaciones diversificadas. Propuestas analíticas sobre la especialización azucarera tucumana a partir de las cédulas censales de 1895. En G. Banzato, G. Blanco, J. Perren (Eds.). *Expansión de la frontera productiva. Siglos XIX-XXI* (pp. 89-121). Buenos Aires: Prometeo Libros/Asociación Argentina de Historia Económica.

- Nicolini, E. (1992). Circuitos Comerciales en Tucumán entre 1825 y 1852. Tensión entre el mercado del Pacífico y el del Atlántico. *DATA*, 2, pp. 63-96.
- Padilla, V. (1922). *El Norte Argentino. Historia política-administrativa, social, comercial e industrial de las provincias de Tucumán, Salta, Jujuy, Santiago del Estero y Catamarca*. Buenos Aires: Establecimientos Gráficos Ferrari Hnos.
- Palomeque, S. (1995). Circulación de carretas por las rutas de Santiago (1818-1849). Elementos cuantitativos. *Cuadernos de la FHYCS-UNJu*, 5, pp. 49-62.
- Parolo, M. (2004). Las pulperías en Tucumán en la primera mitad del siglo XIX. Un espacio de libertad y de conflicto. *Travesía. Revista de Historia Económica y Social*, 7/8, pp. 127-148.
- Parolo, M. (2005). Categorías ocupacionales y actores económicos. Los sectores mercantiles en Tucumán, 1800-1870. *Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana "Dr. Emilio Ravignani"*, 27, pp. 75-106.
- Parolo, M. (2011). La presión fiscal sobre el comercio en Tucumán durante el siglo XIX. *Revista Escuela de Historia*, 10(1-2), pp. 109-131
- Parolo, M. y Fandos, C. (2011). Tierra, ganado y giro comercial. La distribución de la riqueza en la "próspera" Tucumán de la década de 1860. En J. Gelman y D. Santilli (Comps.), *El mapa de la desigualdad en Argentina, siglo XIX* (pp. 261-301). Rosario: Prohistoria.
- Provincia de Tucumán (1884). *Registro estadístico de la provincia de Tucumán correspondiente al año 1882 publicado bajo la dirección del jefe de la Oficina de Estadística General de la misma Provincia, D. César Mur*. Buenos Aires: Imprenta de Pablo E. Coni.
- Provincia de Tucumán (1896). *Anuario de Estadística de la Provincia de Tucumán correspondiente al año 1895*. Buenos Aires: Cía. Sud-Americana de Billetes de Banco.
- Pucci, R. (1992). La población y el auge azucarero en Tucumán. *Breves contribuciones del Instituto de Estudios Geográficos*, 7, pp. 7-44.
- República Argentina (1872). *Primer Censo de la República Argentina*, verificado en los días 15, 16 y 17 de Setiembre de 1869. Buenos Aires: Imprenta del Porvenir.
- República Argentina (1890). *La Provincia de Tucumán. Breves apuntes por Rodríguez Marquina, Gefe de la Oficina de Estadística*. Tucumán: Tip. y Enc. 'El Orden'.
- República Argentina (1899). *Censo Nacional de 1895, levantado el 10 de mayo de 1895*, v. 2. Buenos Aires: Taller Tipográfico de la Penitenciaría Nacional.
- Rocchi, F. (2000). El péndulo de la riqueza: la economía argentina en el período 1880-1916. En M. Lobato (Dir.), *El Progreso, la modernización y sus límites (1880-1916)*, t. 5, Nueva Historia Argentina (pp. 15-70). Buenos Aires: Sudamericana.
- Rocchi, F. (2006). *Chimneys in the Desert. Argentina during the Export Boom Years, 1870-1930*. Stanford (California): Stanford University Press.
- Rodríguez Marquina, P. (1889). *Memoria Descriptiva de Tucumán. La Industria Azucarera, su presente, pasado y porvenir. Progresos de la provincia debidos al desarrollo de la industria azucarera. Estadística* (manuscrito inédito).
- Sánchez Loira, H. y del Moral, E. (1917-1919). *Compilación ordenada de leyes, decretos y mensajes del periodo constitucional de la provincia de Tucumán, que comienza en el año 1852*. T. VIII-XIX (años 1881-1895). Tucumán: Edición Oficial.
- Sánchez Román, J. (2005). *La Dulce Crisis. Estado, Empresarios e Industria Azucarera en Tucumán, Argentina (1853-1914)*. Diputación de Sevilla/Universidad de Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-Americanos.
- Santillán de Andrés, S. y Ricci, T. (1980). *Geografía de Tucumán (Consideraciones Generales)*. Tucumán: Universidad Nacional de Tucumán.
- Schleh, E. (1921). *La Industria Azucarera en su Primer Centenario, 1821-1921. Consideraciones sobre su desarrollo y estado actual*. Buenos Aires: Establecimiento Gráfico Ferrari Hnos.
- Valdemarca, L. (2003). *Comerciantes contra mercados. Elites mercantiles y política en la Córdoba moderna*. Córdoba: Editorial Universitas.

Walker Martínez, C. (1876). *Pajinas de un viaje a través de La America del Sur*. Santiago: Imprenta de “el Independiente”.

NOTAS

- 1 Resulta imposible citar la totalidad de los estudios sobre la temática. En los referidos trabajos de Campi y Parolo se podrá encontrar un completo estado del arte sobre el comercio tucumano en el siglo XIX. Además, merecen una especial atención los trabajos de Palomeque (1995), Converso (1993) y Valdemarca (2003) para Córdoba, en la medida que permiten comprender los flujos mercantiles recíprocos entre Tucumán y las provincias del norte con la región central. Para una visión general sobre las líneas de análisis referidas al sector del comercio en la producción historiográfica nacional, véase Lluch (2002-2003, 2004 y 2007).
- 2 Para un análisis sobre este período véanse, entre otros, Schleh (1921), Balán (1978), Guy (1981), Campi y Bravo (1999), Campi (2000) y Sánchez Román (2005).
- 3 Análisis sobre las casas comerciales mayoristas, los intermediarios y su papel en la economía, en Fernández (2004), Fernández y Lluch (2008). Sobre las diversas funciones de los comercios minoristas, en Lluch (2002-2003).
- 4 Sobre la conformación de una nueva matriz mercantil relacionada con la expansión azucarera, en Moyano (2015). Respecto de las casas comerciales y su rol en el financiamiento de la actividad, en Sánchez Román (2005: cap. 3).
- 5 Una excepción es el referido estudio de Parolo y Fandos (2011), que trabajaron con padrones de Contribución Directa en diferentes áreas de la provincia de Tucumán para la década de 1860.
- 6 Con esto no se pretende cuestionar la utilidad de los registros fiscales. Pese a la disímil calidad de confección y a su incompleta conservación, contienen datos de gran valor y representan parte de la escasa documentación que permite acceder a la economía tucumana de la época. Las patentes han sido un recurso en el que se respaldaron varios trabajos y que demostró sus frutos. La producción bibliográfica arriba señalada es una muestra de ello.
- 7 Creada en 1881, se conservan las tablas estadísticas sobre el comercio provincial patentado para los años 1876, 1880, 1882 y 1883 (Provincia de Tucumán, 1884). También se cuenta con datos de 1889, pero solamente el total provincial (República Argentina, 1890). Recién desde 1895 en adelante se publicó con regularidad el Anuario Estadístico de la Provincia de Tucumán.
- 8 Trabajos que apoyaron sus análisis en las cédulas censales pueden consultarse en Fandos (2007), Juárez-Dappe (2010) y Moyano (2017).
- 9 Sobre las diferentes zonas geográficas de la provincia, su evolución demográfica y los cambios en el paisaje productivo a lo largo del siglo XIX, véanse Correa (1925), Santillán de Andrés y Ricci (1980). Nos hemos enfocado en los departamentos de la llanura, entendiendo que los distritos de los valles de altura (Tafi, Encalilla y Colalao, en el cuadrante noroeste de Tucumán) desarrollaron una configuración comercial diferente, entre otros motivos, por la menor frecuencia en el abasto de mercaderías y bienes desde los principales centros de acopio, fundamentalmente, por la carencia de caminos carreteros consolidados.
- 10 Estos últimos autores identificaron, inclusive, la permanencia de los circuitos mercantiles heredados de la etapa colonial durante el período independiente y su prosecución –con diferentes mudanzas y reorientaciones– hasta finales del siglo XIX e inicios de la siguiente centuria.
- 11 Durante esta época, Tucumán se dividía en nueve departamentos: Capital, el más extenso ubicado en el centro del territorio; Famaillá, Monteros, Chicligasta, Río Chico, Graneros, hacia el sur; Leales, en el este; y Burruyacu y Trancas, en el norte. La jurisdicción ubicada en el extremo noroeste –denominada “Tafi, Encalilla y Colalao”– figura en algunas fuentes como departamento, mientras que en otras solamente como distrito. En rigor de verdad, se trató de una sección administrativa cuyo status se modificó a finales de 1888, cuando se creó el departamento de Tafi. Ver imágenes 2 y 3; Groussac, Bousquet, Liberani, Terán y Frías (1882: 275); Sánchez Loira y del Moral (1918: 254-258) y Lizondo Borda (1948: 133-134).
- 12 Análisis sobre el crecimiento poblacional en la etapa previa al auge azucarero, en Bolsi (2000). Un estudio demográfico durante la consolidación de este modelo de crecimiento, en Pucci (1992).
- 13 Esta definición pertenece a Granillo (1872: 64), quien además señalaba “todas sus producciones llenan diariamente los mercados y se spenden [sic] con ventaja sobre los demás pueblos agrícolas por su proximidad á ésta”.
- 14 Sin cuestionar la importancia del ferrocarril en el desarrollo de la agroindustria azucarera, se advirtió que el arribo de los rieles no impulsó una modernización generalizada, sino que representó un elemento más dentro de una serie de medidas de apoyo del Estado central –profundizadas en los años 1880– como aranceles aduaneros específicos para atenuar la competencia del azúcar foráneo, la rebaja de las tarifas ferroviarias, la modernización del sistema bancario, entre las más destacadas (Guy, 1981: cap. 2; Campi y Bravo, 1999: 73-74; Campi, 2000: 329-330; Sánchez Román, 2005: 83, 95-96).

- 15 Ver López (1994), Sánchez Román (2005: cap. 2). Este último autor desarrolló un pormenorizado estudio sobre el impacto de los ferrocarriles en la agroindustria azucarera tucumana y las relaciones entre empresariado y política. Además, analizó los inconvenientes y limitaciones que evidenció el FCCN en los primeros años de funcionamiento, entre otras causas, por la deficiente construcción por parte de la concesionaria "Telfener y Cía.", en procura de reducir los gastos en infraestructura.
- 16 "La Provincia de Tucumán posee una red de vías de comunicación bastante estensa [sic] [...] pero todas ellas en tan malas condiciones que en la estación lluviosa se producen frecuentes interrupciones en el tráfico de carros y carretas que abastecen la ciudad y demás poblaciones, y como consecuencia, subas enormes y repentinas en el precio de algunos artículos de primera necesidad." Groussac, Bousquet, Liberani, Terán y Frías (1882: 343-344).
- 17 Una explicación sobre esta problemática, en Bravo (2008: 94-102).
- 18 A finales de 1887, la línea de Córdoba a Tucumán fue vendida a "Hume Hnos." y en 1889 pasó a manos de la compañía inglesa "Ferrocarril Central de Córdoba". El Ferrocarril Central Norte, con su trazado desde Tucumán hasta las provincias septentrionales de Salta y Jujuy, permaneció en manos del Estado nacional. (Padilla, 1922: 160).
- 19 En este proceso no solo se incrementaron los cañaverales de los ingenios. También aportaron materia prima los agricultores independientes, un actor clave dentro del complejo azucarero tucumano, cuya participación se incrementó de solo 13% en 1874 al 48% en 1895 (Bravo, 2008: 51). En el capítulo 1 de esta obra, la autora analizó la transformación del agro tucumano en los años de la expansión azucarera.
- 20 Para un mayor desarrollo sobre este planteo, véase Moyano (2017).
- 21 Sobre este punto, véase Pucci (1992).
- 22 Por ejemplo, en 1880 figuraban 621 almacenes, 13 casas de consignaciones, cinco introductores de mercaderías, un comprador de frutos y 85 tiendas en toda la provincia. Dos años después, en 1882, el número de almacenes se redujo prácticamente al 50%, con 325 unidades, las casas de consignaciones a 11, mientras que se incrementaron los compradores de frutos a tres y tiendas a 119. Como se advierte en el Cuadro 3, para 1883 los registros retomaron el nivel de los guarismos de 1880 (Provincia de Tucumán, 1884: 59-65).
- 23 Podemos mencionar comercios con un solo rubro gravado, como "Casa de comisiones y consignaciones de Manuel Cainzo. Tucumán". En este caso, contaría como una sola unidad en la estadística en el ramo comisiones y consignaciones. Pero otros concentraban actividades con diferentes cargas como "Desiderio Ceballos. Tucumán. Comisiones y Consignaciones. Almacén por mayor. Comestibles y bebidas. Mercería y Ferretería. Casa especial en vinos finos y licores" (Hat, 1884: 13 y 29). En este caso, un mismo comercio sumaría una unidad en cada ramo gravado. Ejemplos como estos estarían reflejando los cambios significativos en las estructuras de comercialización tucumanas durante el auge azucarero.
- 24 "En muchas provincias, y especialmente en las campañas, hay establecimientos comerciales de carácter tan variado que pueden con igual razón ser clasificados almacenes de comestibles, tiendas, ferreterías y hasta boticas, porque no pudiendo el pueblo por su corta población sostener muchas casas de comercio diversas se hace necesario que haya de todo en la única que quizá existe" (República Argentina, 1899, t. 3: CXLII).
- 25 Para la región pampeana, ver Lluch (2004). Respecto a Córdoba, Converso (2001), Valdemarka (2003). Esta última autora realizó una detallada descripción de las casas de "ramos generales" que operaban en Córdoba, que, por sus características, bien pueden extrapolarse a los comercios similares de Tucumán. Entre la gama de artículos para la venta que identificó, se destacan: Comestibles y bebidas; Artículos de ferretería, maquinarias y herramientas; Artículos del hogar como utensilios, muebles, juguetes, perfumería y tocador; Librería; y Mercería, donde se incluye ropa, calzado y artículos de uso personal (Valdemarka, 2003: 61).
- 26 Cabe aclarar que durante buena parte del siglo XIX, las pulperías cumplieron funciones de almacén y abasto de alimentos, además de la consabida venta de bebidas alcohólicas. Un análisis sobre las mudanzas en las orientaciones comerciales de las pulperías y su comparación con la región pampeana, en Parolo (2004).
- 27 Véase Rocchi (2006: 59-62). Una aproximación a una gran tienda en Tucumán, en Crusco (2020).
- 28 El censo comercial se realizó junto al censo poblacional. Se registró, además de la ubicación geográfica, el ramo de comercio, el nombre y la nacionalidad del propietario, el capital representado en inmuebles y mercadería, la procedencia de los artículos en venta (extranjeros, nacionales o mixtos), los gastos del año anterior, y por último, el número, el sexo y la nacionalidad del personal empleado.
- 29 Realizamos esta salvedad, puesto que el mismo Carrasco señaló que la información recabada en el censo resultaba bastante fidedigna en líneas generales, salvo en lo referente a los capitales, pudiendo asegurarse que las declaraciones eran tan inferiores que, para obtener el valor real de los capitales empleados en el comercio, se debía aumentar en un 50% las cifras manifestadas por los propietarios (República Argentina, 1899, t. 3: 388).
- 30 La ciudad capital prácticamente acaparaba la mayoría de los ramos, con una proporción sobre el total de 68% del comercio, como puede advertirse en la siguiente muestra por rubros: (1) 71%, (2) 43%, (3) 28%, (4) 80%, (5) 81%, (6) 37%, (7) 93%, (8) 8%, (9) 100%, (10) 92%, (11) 92%, (12) 71%, (13) 95% [Los valores resaltados indican una proporción mayor al 50%].

- 31 Desde la capital al sur, identificamos con el 1° segmento en importancia (más de 250.000 pesos m/n) a Lules (depto. Famaillá), Monteros (que reunió todos los estratos, desde el menor hasta los 250.000 pesos m/n y más), y Concepción (depto. Chicligasta); mientras que el 2° segmento (de 100.001 a 250.000 pesos m/n) ubicamos a Famaillá (depto. homónimo), Medinas (depto. Chicligasta) y Aguilares (depto. Río Chico). Este último poblado tuvo gran impulso a partir de la estación del FCNOA.