

LA FRONTERA ARGENTINO-BOLIVIANA DURANTE LA TEMPRANA REPÚBLICA. COMPLEMENTARIEDAD ECONÓMICA E INTEGRACIÓN SOCIAL¹

The Argentina-Bolivia boarder during the early Republic. Economic complementarity and social integration

Viviana E. Conti. viviconti@uolsinectis.com.ar
Universidad Nacional de Jujuy, Argentina.

Recibido: mayo 2009. Aprobado: julio 2010.

RESUMEN

Este artículo estudia las vinculaciones mercantiles en la frontera de Bolivia (Litoral y Altiplano) y el Norte argentino (Salta y Jujuy) durante el período comprendido entre 1825 y 1879. Abordamos el tema desde la perspectiva de la circulación, la que nos facilita acceder a las vinculaciones en espacios superadores de los límites políticos y administrativos en la larga duración. Desde esta óptica, este trabajo propone que, después de la independencia y la formación de las repúblicas, la frontera entre las provincias del Río de La Plata y la República de Bolivia, lejos de definirse como una línea divisoria entre países, se comportó como un espacio de integración cultural, social y económica, alimentada por interacciones sociales e intercambios mercantiles, que involucraba a personas con relaciones familiares, un espacio con vinculaciones sociales y económicas, circuitos mercantiles que lo articulaban y complementariedad económica. Las transformaciones tecnológicas operadas en el espacio “surandino” a fines del siglo XIX, el fortalecimiento de los mercados nacionales en las primeras décadas de siglo XX, así como los instrumentos de represión a la circulación instalados desde los Estados nacionales, fueron los fragmentadores de un espacio fronterizo de integración regional.

PALABRAS CLAVES: Frontera Argentina Bolivia, Siglo XIX, Integración Regional.

¹ Artículo presentado en el “BRIT X Congreso las Regiones Fronterizas en Transición: Fronteras del Cono Sur de América y fronteras del mundo: Estudios en torno a lo global/local”. 25 y 26 de mayo (Arica, Chile) – 27 y 28 de mayo (Tacna, Perú), 2009.

ABSTRACT

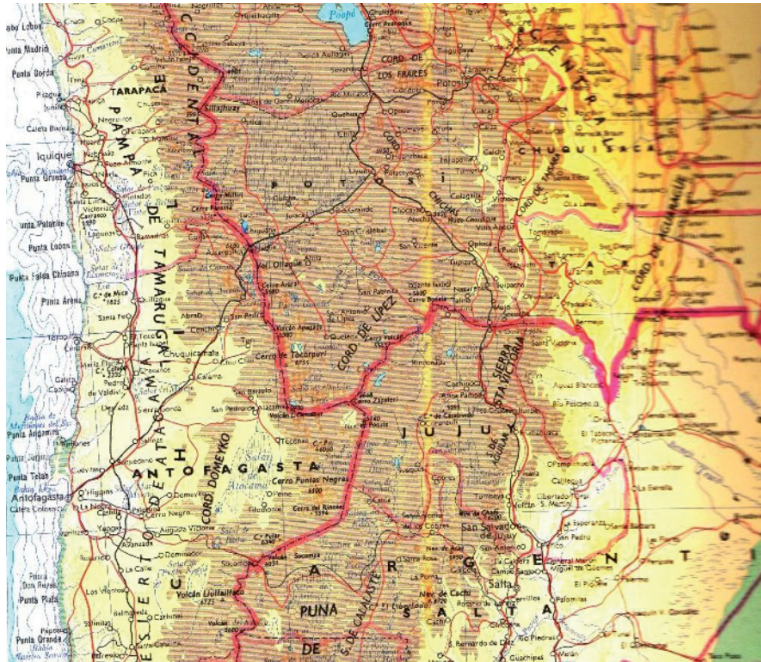
This article studies the mercantile links at the frontier of Bolivia (Coast and Highland) and the Argentinean North (Salta and Jujuy) in the period between 1825 and 1879. We approach the topic from the perspective of the circulation, which enables us to see the links in areas, beyond the political and administrative limits in the long time. From this view, this work proposes that, after the Independence and the formation of the republics, the border between the Provinces of the River Plate and the Republic of Bolivia -far from being defined as a dividing line among countries- it behaved as a space of cultural, social and economic integration, enlarged by social interactions and mercantile exchanges that involved people with family relationships, a space with social and economic links, mercantile circuits which articulated it and complementary economics. The technological transformations operated in the “surandina” area at the end of the XIX Century, the strengthening of the domestic markets in the first decades of XX Century, as well as the instruments of repression to the circulation installed from the national States, made the border space of the region disintegrate.

KEYWORDS: Argentinian and Bolivian Border, XIX Century, Regional Integration.

Mapa 1 Ubicación de la frontera argentino-boliviana en Sudamérica



Mapa 2
Actual zona fronteriza argentino-boliviana-chilena



I. INTRODUCCIÓN

Los estudios históricos latinoamericanos referidos a los períodos republicanos, suelen abandonar el abordaje de espacios sociales y económicos regionales, adoptando en su lugar el criterio de límites nacionales. Así, después de la independencia americana las “historias nacionales” plantean análisis socio-económicos recortados por las fronteras políticas; este tipo de prácticas presuponen, implícitamente, que el surgimiento de repúblicas independientes habría conllevado a la creación de fronteras políticas –y a la vez económicas– que habrían actuado como vallas divisorias de países, mercados y sociedades, donde cada país vivió, desde entonces, procesos socio-económicos relativamente autónomos.

Además de las historias nacionales, se fueron desarrollando análisis de procesos regionales; sin embargo, la mayoría de los estudios históricos regionales centraron

sus campos de observación en los propios límites de las provincias (convirtiéndose de esta manera en “historias de provincias”) o abarcando “regiones” más amplias, aunque generalmente dentro de los límites políticos nacionales, razón por la cual no dejaban de circunscribirse a las fronteras políticas internacionales. La imposición de estos límites impidió visualizar, de manera concreta, las vinculaciones sociales y económicas entre espacios diversos, amplios, más allá de los límites políticos. En otras palabras, impidió visualizar el dinamismo de las sociedades que tenía lugar al interior de los espacios fronterizos.

Aquí abordamos el análisis de la zona fronteriza argentino-boliviana después de la independencia; lo hacemos desde la óptica de la circulación de bienes y personas, lo que nos facilita visualizar vinculaciones socioeconómicas en un espacio superador de los límites políticos y administrativos.

Desde esta mirada, este trabajo propone que, después de la independencia y la formación de las repúblicas, la zona fronteriza entre las provincias del Río de La Plata y la República de Bolivia, lejos de definirse como una línea divisoria entre países, se comportó como un espacio de integración cultural, social y económica, alimentada por interacciones sociales e intercambios mercantiles, que involucraba a personas con relaciones familiares, un espacio con vinculaciones sociales y económicas, circuitos mercantiles que lo articulaba y complementariedad económica.

El período que abordamos comprende desde la finalización de las guerras de la independencia en la zona (1825) hasta el comienzo de la Guerra del Pacífico (1879). Se trata de un período de relativa tranquilidad en la zona fronteriza (a pesar de tratarse de una época de conflictos y guerras civiles en los países involucrados), solo alterada por la guerra entre la Confederación Peruano-Boliviana y la Confederación Argentina (1835-1839). La Guerra del Pacífico (1879-1883), con el posterior surgimiento de la producción salitrera y la consecuente emergencia de nuevos mercados para la producción agrícola-ganadera del norte argentino, distorsionó los circuitos mercantiles y alteró las vinculaciones previas (Conti 1993, 2002a).

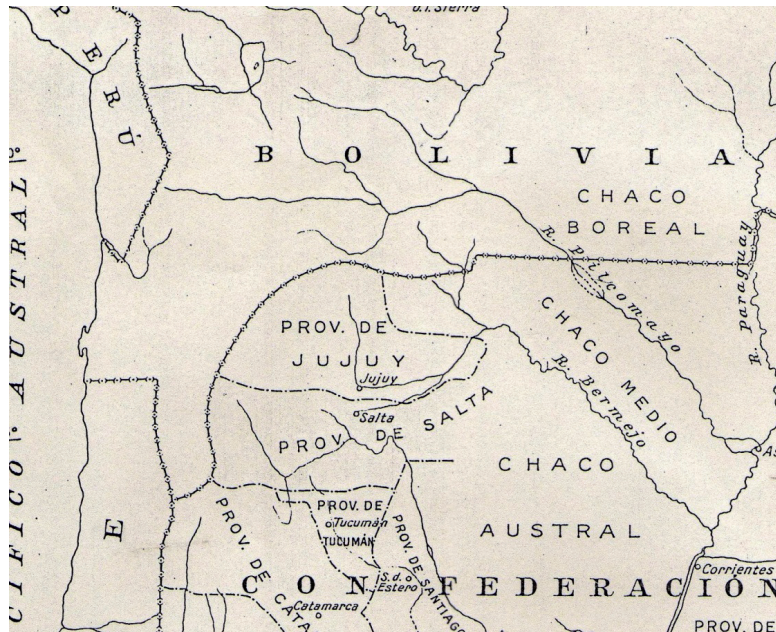
Las provincias de Salta y Jujuy son, en la actualidad, las últimas provincias argentinas al norte del territorio nacional, un espacio de frontera internacional con Bolivia y Chile. Sin embargo esta situación fronteriza-periférica no comenzó a gestarse con las guerras de la independencia; por más de medio siglo no se fracturó el espacio social, cultural y económicamente integrado heredado de la colonia.

Durante la década de 1820 se fueron gestando dos países: las Provincias Unidas del Río de La Plata (después República Argentina) y la República de Bolivia (que incluía a la

provincia costera de Atacama) y fue emergiendo una zona de frontera entre ambos, que a la sazón llevó un siglo de negociaciones diplomáticas.

Mapa n° 3

La zona fronteriza argentino-boliviana antes de la Guerra del Pacífico



Fuente: De Moussy, Martin. 1864. “Atlas” según el meridiano de París, en *Description Géographique et statistique de la Confédération Argentine*. París: Librairie de Firmin Didot Frères.

El abordaje desde la óptica de los circuitos mercantiles, al tomar como temática de estudio la circulación de bienes desde la cuantificación de los flujos, nos permite dejar de lado modelos estructurados y acceder a vinculaciones en espacios mayores, donde las divisiones políticas son superadas por la esfera de la circulación mercantil y las relaciones sociales que se establecen en su seno.

El estudio de los movimientos comerciales en la frontera argentino-boliviana después de la independencia, nos permite observar que, a pesar de lo manifestado en la “historias nacionales”, el espacio social y económico no se fracturó con la independencia,

sino que actuó durante varias décadas posteriores, como un espacio de integración económica entre el norte argentino y el sur y litoral boliviano.

Abordamos este estudio a través del procesamiento de fuentes aduaneras del período 1825-1879. En ese lapso de tiempo las fuentes no son homogéneas, ni contemplan todos los años en análisis. Así, para las provincias de Salta y Jujuy, contamos con las fuentes emanadas de los libros de hacienda pública provincial, complementadas con los documentos de hacienda (especialmente guías emitidas) hasta 1853, cuando la Constitución Nacional en Argentina eliminó las aduanas provinciales y, en caso de tratarse de aduanas limítrofes del Estado nacional, las nacionalizó. Por tanto, las fuentes son homogéneas mientras los Estados provinciales argentinos eran “Estados independientes” con sus propias instituciones políticas y económicas, que organizaban sus finanzas internas (Chiaramonte 1996). Entre los años 1820 y 1853 contamos con los datos del movimiento diario de la aduana de Salta, salvo para el año 1849; ésta es la serie más completa de registros aduaneros que existen para el período. En cambio, para la aduana de Jujuy carecemos de datos para los años 1834, 1835, 1843, 1844, 1845, 1846, 1847 y 1848, años de suma inestabilidad institucional en el ámbito de la Provincia de Jujuy.

Después de la nacionalización de ambas aduanas, no existen registros del movimiento aduanero durante 10 años; accedemos a esta información a través del Registro Estadístico de la República Argentina recién a partir de 1864.

La información existente en los archivos sobre los movimientos aduaneros en el sur de Bolivia: Potosí, Tupiza y Tarija es aún más fragmentaria, lo que nos impidió armar una serie que contemple un lapso de tiempo suficiente para la cuantificación; a este inconveniente se suma el hecho de que, excepcionalmente, en muy pocos años existen el libro de la aduana y los comprobantes del mismo. Sin embargo, los datos existentes nos permitieron observar la composición, dirección y magnitud de los flujos en distintas épocas y períodos².

II. 1825: PREÁMBULO DE UNA NUEVA ETAPA DE INTEGRACIÓN REGIONAL

Durante la colonia, el norte rioplatense había sido una zona totalmente integrada al mercado colonial, nexa entre el Río de La Plata y la región andina, el centro del corredor entre Lima y el Atlántico. Era una de las zonas de lo que Assadourian llamó el Espacio Peruano, en el cual cada zona integrante del espacio económico poseía una especialización productiva regional, generando vinculaciones mercantiles con otras zonas a través de un sistema de intercambios, que dibujaban múltiples circuitos mercantiles entre las regiones

² Una apretada síntesis de esa labor puede verse en Conti, 2002b.

y espacios del mercado colonial, conectado al mercado mundial por sus excedentes de plata (Assadourian 1983).

En este esquema, el norte rioplatense fue una zona de tránsito obligado entre Buenos Aires y Potosí hasta el comienzo de las guerras de la independencia. Su especialización productiva se centraba en la exportación de ganado y de sus excedentes productivos hacia el Alto Perú, así como en la actividad del arrieraje de mercancías (Palomeque 1989).

El año 1825 significó, para el norte rioplatense y el Alto Perú (herederos del Virreinato del Río de La Plata), el fin de las guerras de la Independencia y el comienzo de nuevas posibilidades. Durante 15 años la región había sido el escenario de las guerras en su propio territorio; la pacificación estuvo acompañada de intentos de retrotraer la situación mercantil a los tiempos anteriores a la guerra. Ello se manifestó, a lo largo de 1825, en el regreso a los circuitos comerciales tradicionales y en la redefinición de las redes sociales y comerciales previas a la independencia, en función de una complementariedad económica y una integración regional, necesarias para los desarrollos locales.

La emergencia de las nuevas identidades políticas encontró una situación regional donde las jurisdicciones de Salta y Jujuy formaban una unidad social y económica, con una relativa identidad y fuertes lazos sociales entre su población y, a su vez, unidas por una identidad cultural y entrelazadas por redes familiares, sociales y mercantiles con las zonas vecinas de Atacama, Chichas y Tarija, reforzadas por vínculos de parentesco y relaciones económicas que superaron la división del territorio en países diferentes; así, la nueva frontera política emergente en el siglo XIX, lejos de actuar como una valla divisoria, fortaleció un espacio de interacción preexistente.

Las guerras de la independencia habían provocado un desbarajuste en el sistema productivo y financiero del Alto Perú. Hacia 1825 la minería estaba prácticamente paralizada, el escaso capital existente se derivó hacia el comercio y se había agudizado la escasez de circulante. La actividad minera se encontraba en estado de abandono, casi todos los socavones estaban anegados y en el cerro Potosí solo se trabajaban seis minas; a ello se sumaban los inconvenientes suscitados por la falta de mano de obra y de mercurio; uno de los pocos centros mineros en actividad era Portugaleta (en Chichas). El gobierno republicano tenía puestas sus esperanzas en la llegada de capitales extranjeros que invirtiesen en la reconstrucción de la industria minera (Pentland 1975: 65-97). Mientras tanto, la política económica de Antonio Sucre había fluido capital hacia los sectores terrateniente y mercantil, que vieron fortalecido su poder (Lofstrom 1987).

En las provincias del norte argentino, después de la independencia, el manejo de la política pasó a manos de militares de la independencia, provenientes de sectores intelectuales, hacendados locales y grandes comerciantes importadores-exportadores. Los

grupos de poder locales formaban una élite afianzada en el prestigio social, los negocios regionales y el acceso al manejo de las estructuras políticas, cuyos intereses económicos estaban centrados en la reactivación del circuito que otrora uniera Buenos Aires con Potosí, del cual habían obtenido grandes beneficios en las últimas décadas coloniales. De allí que apenas pacificada la zona y el territorio se despejara de la presencia de tropas, se reactivaron los circuitos mercantiles coloniales.

El sector productor (agro-ganadero) fue el más perjudicado por los años de guerra³. El stock de vacunos y cabalgaduras en Salta y Jujuy había disminuido drásticamente a causa de la constante expoliación de animales por parte de los ejércitos beligerantes, que no dejaron de extraer todos los animales de montura y ganado para alimento de las tropas durante los 15 años de guerra. Sin embargo, y a pesar de la carestía de ganado, en 1825 se iniciaron, tímidamente, las exportaciones ganaderas del período republicano, con los primeros envíos de ganado desde Salta y Jujuy hacia La Paz, La Plata, Potosí, Chichas y Tarija (Archivo Histórico Provincial de Jujuy –en adelante AHPJ–, Cuaderno de Toma de Razón de Guías –CTRG– 1823-1833. Archivo Histórico de Salta –en adelante AHS–, Caja Principal de Hacienda de 1824 y 1825. Guías de exportación del año 1825)⁴.

Cuadro n° 1
Exportaciones ganaderas en 1825

Aduanas	Mulas	Vacas	Burros	Caballos
Salta	1055	50	50	324
Jujuy	692	85	0	181
Totales	1747	135	50	505

Fuentes: AHS y AHPJ: Guías expedidas en 1825

En los departamentos del sur de Bolivia la actividad comercial se centró en las ciudades de Potosí y la nueva capital, Chuquisaca. Se reactivaron las antiguas vinculaciones entre los comerciantes locales y los del puerto de Buenos Aires, lo que se expresó en una gran cantidad de efectos europeos ingresados desde el Río de La Plata en ese año (Archivo Nacional de Bolivia –ANB– 1825), a los que se sumaron los arribados desde el puerto de Arica, donde se establecieron los primeros comerciantes británicos (Pentland 1975: 99 -127).

³ Es por esta razón que el ganado en pie fue el flujo que más tardó en reactivarse, aunque sería el más perdurable y constante en el tiempo.

⁴ En estas cifras están computados los animales salidos por la aduana de Jujuy y por la aduana de Salta.

Durante 1825, las manufacturas europeas arribaban a Bolivia por dos vías: a) Buenos Aires – Salta – Potosí y de allí a Chuquisaca, Oruro y La Paz y b) Arica – La Paz (por el camino de Desaguadero). La ruta desde Buenos Aires era mucho más larga, pero contaba con ventajas relativas, referidas a las vías de circulación (el camino era carretero hasta Jujuy⁵) y con vinculaciones previas establecidas entre los comerciantes de Potosí y los de Buenos Aires y Salta. Sin embargo, este circuito tuvo su límite en 1826, debido a los conflictos políticos y monetarios suscitados en el puerto rioplatense⁶.

Al abrirse el circuito mercantil entre las provincias del norte rioplatense y el Alto Perú, la coyuntura fue rápidamente aprovechada por comerciantes de efectos de ultramar, quienes previamente habían adquirido las mercancías en el puerto de Buenos Aires y las fueron acopiando durante los últimos años de guerra. Es así como, una vez finalizada la guerra, esas mercancía transitaron rápidamente hacia los principales mercados del Alto Perú (ya Bolivia), como Potosí, Chuquisaca, La Paz, Cochabamba, Cinti, sin abandonar las plazas de Chichas y Tarija, con las cuales el circuito mercantil se había restablecido previamente.

Para fines del año 1825, el comercio de Potosí estaba saturado de mercancías provenientes del mercado mundial, a tal punto que muchos comerciantes importadores debieron regresar los efectos adquiridos por “invendibles” (ANB 1825, 1827)⁷. No obstante, en el primer año de paz regional, las redes entre comerciantes volvieron a organizarse y fortalecerse.

Durante los primeros meses de vida independiente (agosto a diciembre de 1825), el esquema de circulación mercantil retomó las direcciones vigentes anteriores a las guerras de la independencia, basadas fundamentalmente, en una complementariedad productiva regional y en vinculaciones y redes mercantiles preexistentes y consolidadas con la llegada de la paz.

En este esquema de circulación, las producciones agrícolas y ganaderas fluyeron desde el norte rioplatense hacia el Altiplano y costa bolivianos; las manufacturas europeas entraron al sur de Bolivia mayoritariamente desde el puerto de Buenos Aires. Sin embargo, no todos los flujos coloniales se reactivaron; el comercio de tocuyos y textiles

⁵ Jujuy era la última ciudad en el camino carretero entre el Río de La Plata y Potosí; hasta allí llegaban las carretas cargadas con mercancías, con destino a los mercados del Alto y Bajo Perú; en adelante sólo se podía continuar el viaje en mula y las mercancías debían enfundarse para ubicarlas en tercios de mula o burro.

⁶ Los conflictos políticos entre las Provincias del Río de La Plata y Bolivia derivaron del desconocimiento de la independencia boliviana en 1826, debido a litigios jurisdiccionales (en especial respecto a Tarija). Los conflictos monetarios en el puerto se debían a la desvalorización del papel moneda corriente que suscitó el aumento generalizado de los precios de las mercancías provenientes del mercado mundial (Conti 2003: 119).

⁷ El caso se manifiesta en muchos comerciantes de Salta y Jujuy que solicitaron la devolución de la alcabala para regresar sus mercancías. También se observa el regreso de mercancías al puerto de Arica.

cochabambinos que surtían al Río de La Plata entró en franca decadencia y concluyó por ser desplazado por los algodones de procedencia inglesa, que arribaban masivamente al puerto de Buenos Aires desde su apertura al mercado mundial.

III. LOS INTERCAMBIOS ECONÓMICOS ENTRE 1826 Y 1835

En la década 1826-1835, se fue creando un espacio de intercambios entre las provincias del norte argentino y los departamentos del sur boliviano, donde circulaban todo tipo de mercancías, que incluían desde los artículos provenientes del mercado mundial (efectos de ultramar), la comercialización de ganado en pie, hasta la circulación de una amplia gama de alimentos producidos en distintos ambientes ecológicos. Estos tráficos involucraban a productores y mercaderes de todos los sectores sociales y étnicos: grandes comerciantes importadores-exportadores, pequeños traficantes de “artículos varios”, grandes productores ganaderos y medianos/pequeños productores indígenas y campesinos.

Las producciones del norte rioplatense fueron a cubrir la demanda de alimentos y transporte (caballos y mulas) del sur boliviano y de gran parte de las regiones con nuevos desarrollos mineros emergentes en el siglo XIX.

En esos años circularon por el espacio 44.738 mulas (véase Cuadro N° 2). Hasta 1829, solo el 15 por ciento estaba destinado a los mercados bolivianos⁸, mientras que el 80 por ciento estuvieron en tránsito por Bolivia hacia el Perú. Observamos una escasa demanda de mulas en Bolivia, debido a que recién a comienzos de la década de 1830, con la pacificación relativa que impusiera en Bolivia la administración de Santa Cruz, se inició el período de rehabilitación de la industria minera, que daría sus frutos años después; para entonces las minas más importantes estaban bajo el control de un grupo de comerciantes y hacendados bolivianos que habían dirigido hacia el sector minero los capitales acumulados en el comercio y en la renta de la tierra, pero aun no se había operado el “despegue” de la minería boliviana decimonónica (Mitre 1981: 83; Platt 1997: 397-398)⁹.

⁸ En la década comprendida entre 1826 y 1835, fueron desde el norte rioplatense hacia Bolivia, un promedio anual de 656 mulas.

⁹ Se estimaba que el despegue de la minería boliviana del siglo XIX se había iniciado en la década de 1850; sin embargo, en nuevas investigaciones Platt encuentra un primer ciclo de producción argentífera entre 1838 y 1842.

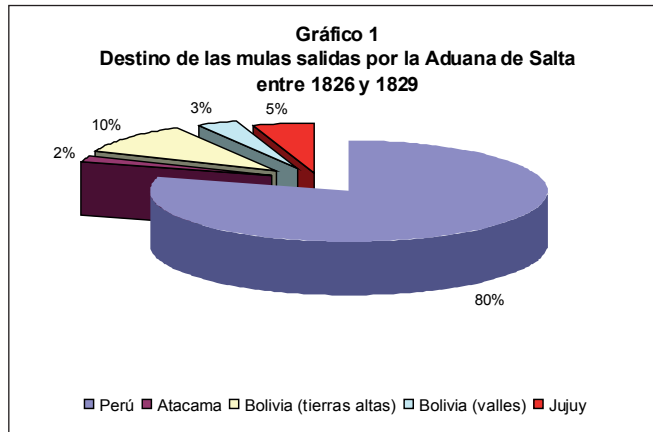
Cuadro n° 2
Exportaciones de mulas hacia el espacio andino

Años	Aduana de Salta	Aduana de Jujuy	Totales anuales
1826	6851	764	7615
1827	4349	4396	8745
1828	2046	1340	3386
1829	5545	6432	11977
1830	2546	2830	5376
1831	616	1053	1669
1832	402	931	1333
1833	1478	1103	2581
1834	1047	Sin datos	1047
1835	1009	Sin datos	1009
Totales	25889	18849	44738

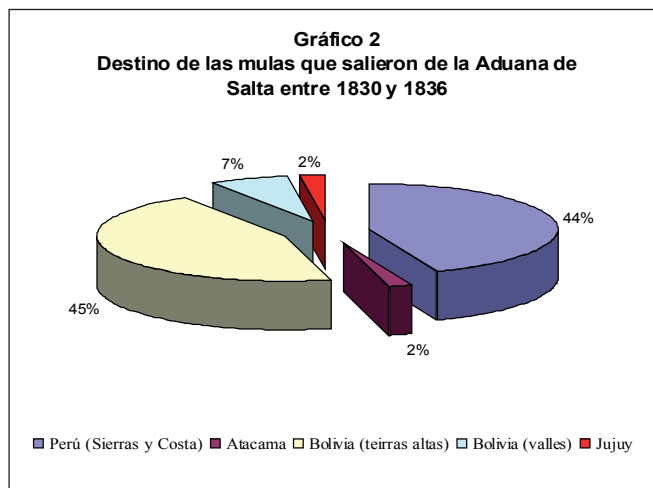
Fuentes: AHS, Guías emitidas entre 1826 y 1835. AHPI, CTRG 1826 a 1833

Para comprender mejor el impacto que provocó en la circulación regional del espacio fronterizo el despegue de la minería boliviana en la temprana República, hemos desagregado los flujos mulares que salieron por la aduana de Salta (de la cual poseemos la serie más completa) en dos sub-períodos: 1826-1829 y 1830-1836¹⁰. Los gráficos 1 y 2 muestran el destino de las mulas en ambos períodos, desagregadas las zonas de Bolivia hacia donde tenían sus mercados, lo que nos permite observar el incremento de la demanda de mulares en las zonas altas (con desarrollos mineros) de Bolivia durante la primera mitad de la década de 1830, que motivó el desplazamiento del Perú como primer mercado para las producciones del norte rioplatense.

¹⁰ Incluimos el año 1836, pues aún no se había cortado el flujo de animales por la guerra.



Fuentes: AHS, Guías emitidas entre 1826 y 1829



Fuentes: AHS, Guías emitidas entre 1830 y 1836

En la década 1826-35, el producto ganadero con demanda más constante desde el sur de Bolivia, fue el ganado vacuno. A pesar de la lenta recuperación en la crianza vacuna, consecuencia de los expolios sufridos por los productores durante las guerras de la independencia, desde el norte rioplatense salieron para la región andina un promedio anual de 3.178 vacas. Los datos desagregados por aduanas y por años pueden observarse en el Cuadro N° 3, que expresa los totales anuales exportados por cada aduana; al desagregar

el destino observamos que el 65 por ciento de los vacunos exportados en la década tenían como destino final los mercados de Bolivia, repartidos de la siguiente manera: el 55 por ciento fueron hacia las tierras altas, constituyéndose en el alimento primordial de los centros mineros, mientras que el 10 por ciento fue al Litoral, Atacama (AHS, Guías emitidas entre 1826 y 1835. AHPJ, CTRG 1826 a 1833. No hay datos de la aduana de Jujuy en los años 1834 y 1835).

Cuadro n° 3
Exportaciones vacunas hacia el espacio andino

Años	Aduana de Salta	Aduana de Jujuy	Totales anuales
1826	512	7	519
1827	0	0	0
1828	350	5	355
1829	1222	678	1900
1830	969	1667	2636
1831	3968	2759	6727
1832	3941	2933	6874
1833	4564	3164	7728
1834	3245	Sin datos	3245
1835	1797	Sin datos	1797
Totales	20568	11213	31781

Fuentes: AHS, Guías emitidas entre 1826 y 1835. AHPJ, CTRG 1826 a 1833

En otras palabras, los mercados para el ganado y las producciones campesinas del norte argentino, continuaron estando en el mundo andino, donde se nutrían las economías salto-jujeñas, gracias a los retornos en metálico que obtenían por esas ventas. Esos intercambios basados en una complementariedad económica, contribuyeron a dinamizar el espacio “fronterizo”, por donde fluían alimentos y producciones de las distintas zonas ecológicas inmersas en los intercambios campesinos.

A pesar del dinamismo que fue adquiriendo el espacio fronterizo durante las primeras décadas republicanas, los volúmenes de ganado en circulación eran muy inferiores a los registrados durante las últimas décadas coloniales. Comparando las cifras aportadas aquí con las de décadas precedentes a las guerras de la independencia (Sánchez Albornoz 1965a, 1965b; Palomeque 1989) observamos que, aunque los circuitos de ganado mantuvieron las mismas direcciones y los flujos de ganado ocuparon mano de

obra especializada en el arreo y transporte de animales, los volúmenes anuales de mulares y vacunos exportados son muy inferiores a los registrados durante la colonia¹¹.

Durante esta década tomó un nuevo dinamismo otra esfera de los intercambios regionales, la circulación de las manufacturas procedentes del mercado mundial. El incremento de las importaciones europeas desde los puertos del Océano Pacífico, dio trabajo a arrieros expertos en la conducción de las mercancías en arrias por zonas cordilleranas.

Desde 1826, fue adquiriendo importancia el puerto peruano de Arica para la importación de mercancías europeas al mercado boliviano, que se convirtió en el puerto más relevante para las importaciones hasta la apertura del puerto de Cobija. El puerto boliviano de Cobija se abrió a la comercialización en la segunda mitad del año 1827, no obstante, despertaba desconfianza entre los comerciantes importadores, quienes recién acudieron a él, atraídos por las ventajas impositivas y de distancias, a partir de 1830 (Cajías 1975; Pentland 1975).

Desde entonces los dos puertos del Pacífico, Cobija y Arica, se repartieron el mercado de importaciones europeas hacia el interior de la República de Bolivia; mientras que desde Arica y Tacna se surtía el mercado de La Paz, desde Cobija las mercancías cubrían los mercados del sur, en especial Potosí y Chuquisaca, de donde eran revendidas al interior del sur boliviano (ANB 1829a, 1829b, 1830a, 1830b, 1833).

Las ciudades de Potosí y Chuquisaca emergieron como importantes centros de distribución y reventa de mercancías. En Potosí se establecieron filiales de las principales casas comerciales bolivianas y extranjeras, que introducían las mercancías europeas desde Cobija y las revendían a las casas comerciales del interior de Bolivia y del norte argentino (Salta y Jujuy) (ANB 1834, 1835), cuyos comerciantes importadores advirtieron las ventajas comparativas que les ofrecía el puerto boliviano frente al de Buenos Aires (Conti 2003: 120-121).

Las importaciones llegadas desde el mercado mundial estaban compuestas por una gama de artículos y manufacturas destinados al consumo cotidiano: ferretería, mercería, herramientas, hierro en lingotes, ropa, indumentaria y todo tipo de textiles de lana, algodón, hilo y seda, drogas y medicamentos. Durante la década de 1830, los comerciantes importadores de Salta comenzaron a abastecerse cada vez más de estos efectos de ultramar a través de los puertos del Pacífico, utilizando para tal caso a los puertos de Cobija (Bolivia)

¹¹ Para los años 1774 y 1784 (considerados excepcionales por Sánchez Albornoz), salieron de Jujuy alrededor de 7.500 mulas, mientras que desde Salta, en esos mismo años, salieron 26.000 y 28.000 mulas; en 1771, desde Jujuy salieron 3.400 y desde Salta 39.000. La merma en las exportaciones del período republicano está íntimamente relacionada con la escasez de la oferta, debido a la ausencia de los animales producidos en las provincias pampeanas (sobre todo las campañas bonaerense y santafesina), envueltas en guerras civiles (Burgin 1969).

y Valparaíso (Chile). Durante 1830, el 15 por ciento de las mercancías procedentes del mercado mundial que ingresaron por la aduana de Salta habían sido adquiridas en Cobija y el 3 por ciento en Valparaíso (AHS, LH 94 y Manifiestos de Introducción a la Aduana de Salta). En 1832, el 11 por ciento de la población de Cobija eran comerciantes del norte rioplatense establecidos con casas mercantiles en el puerto boliviano (Cajías 1975: 101)¹².

Si bien Bolivia utilizaba al puerto de Cobija para la exportación de sus minerales y la introducción de mercancías extranjeras destinadas al sur del país desde su apertura, los conflictos con Perú de 1831 y 1835¹³, lo tornaron inseguro para los sectores mercantiles salto-jujeños, quienes siguieron privilegiando al puerto de Buenos Aires. La inseguridad del circuito andino se agudizó durante los años de guerra entre la Confederación Peruano-Boliviana y la Confederación Argentina.

A pesar de todo, se fue forjando otro espacio de intercambios, protagonizado por las mercancías europeas que circulaban entre el sur boliviano y el norte argentino, que se vio suspendido con la irrupción de la guerra, pero fortalecido en las siguientes décadas. Este espacio mercantil se superponía al formado por la circulación de ganado en pie y alimentos, un espacio de intercambios mercantiles que unía a la región, a través del abastecimiento de mercados urbanos y mineros regionales con productos y manufacturas de las diferentes zonas interiores al espacio, pero también con flujos de productos de regiones distantes al mismo¹⁴.

En 1836 comenzaron los conflictos entre la Confederación Peruano-Boliviana y la Confederación Argentina, que se prolongaron hasta comienzos de 1839, con la presencia de tropas en la zona comprendida entre las ciudades de Tupiza y Jujuy. En ese lapso de tiempo, en que la región se encontró nuevamente en el centro de combates y hostilidades, se interrumpieron todas las transacciones mercantiles.

IV. EL ESPACIO FRONTERIZO ENTRE 1839 Y 1879

En 1839, con el retorno de la paz en la zona fronteriza argentino-boliviana, comenzó una etapa caracterizada por la circulación de gran cantidad de bienes y personas

¹² En 1831, en medio de las guerras civiles, el triunfo federal de Facundo Quiroga en el norte de la Argentina, provocó la primera migración de magnitud de las elites locales. En ese momento, un importante sector de comerciantes importadores se estableció en Potosí y en Cobija.

¹³ Todo el año de 1835 fue de inestabilidad comercial en el puerto; mucho antes de que las tropas de Salaverry incendiaran el puerto, los comerciantes había enviado sus mercancías a Valparaíso por temor al bloqueo (Cajías 1975: 241, 254).

¹⁴ Nos referimos a la circulación de productos americanos producidos en zonas muy distantes al espacio en análisis, tales como los caldos cuyanos, la yerba mate paraguaya, el cacao de Guayaquil o el añil guatemalteco.

relacionados con la importación de manufacturas procedentes desde el mercado mundial al puerto boliviano de Cobija.

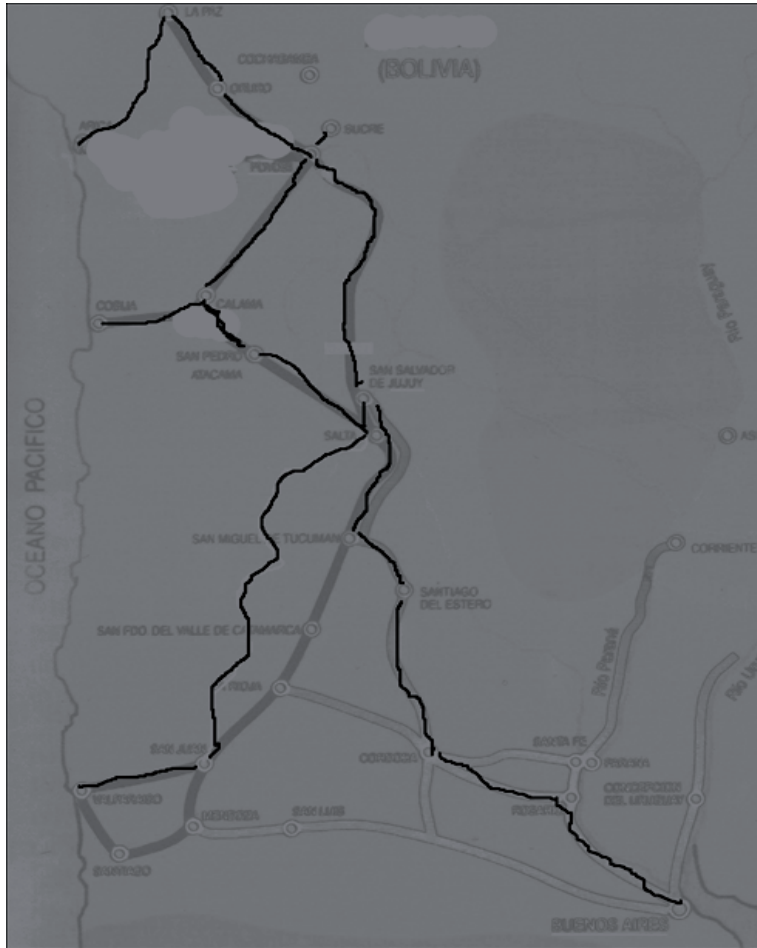
Durante la década de 1840 las casas comerciales de Potosí alcanzaron sus mayores dimensiones en cuanto a movimiento de capitales (Langer 2003); se convirtieron en las “grandes casas importadoras” regionales, donde llegaban las mercancías provenientes del mercado mundial, arribadas al puerto de Cobija y remitidas a Potosí; desde allí se revendían a los comerciantes de todo el sur de Bolivia e incluso, se re-exportaban a las casas comerciales del norte rioplatense (ANB 1840, 1841, 1842, 1844).

La conexión de Potosí con Cobija, incluía un importante sector de exportaciones, sustentado en el envío de plata amonedada hacia el extranjero, en pago de las mercancías que los comerciantes habían adquirido en el puerto.

En los años 40 Cobija también fue adquiriendo importancia como puerto de conexión entre el mercado mundial y las provincias del norte argentino. Las principales casas comerciales de Salta¹⁵ establecieron filiales en el puerto boliviano, donde adquirían las mercancías o enviaban las que habían comprado en Valparaíso, para llevarlas por tierra hasta Salta.

¹⁵ Las casas comerciales de Salta fueron las mayores importadoras y re-distribuidoras de efectos de ultramar del norte rioplatense. Los comerciantes salteños, gracias a las ventajas impositivas que había podido conservar, compraban en los puertos de Cobija, Valparaíso y Buenos Aires y vendían a los comerciantes de ciudades y campaña del noroeste (Conti 2003).

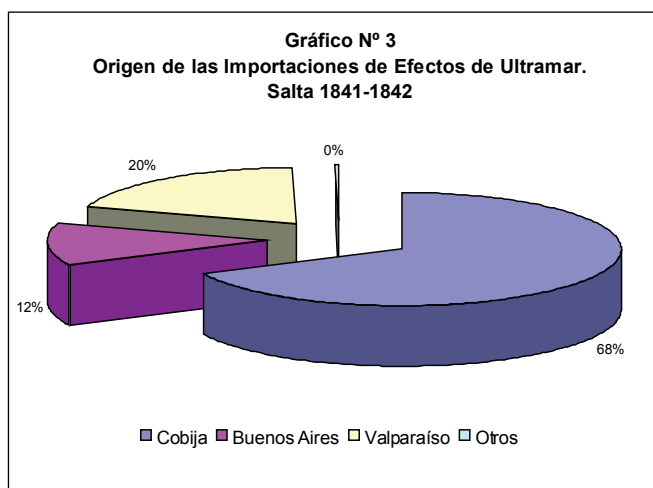
Mapa N°4
Circuitos mercantiles conectores con los puertos del Atlántico y del Pacífico



Fuente: elaboración propia sobre la base de Lobato y Suriano 2000: 203

A los efectos de medir la magnitud de este circuito de efectos de ultramar entre Cobija y Salta (centro revendedor de estas mercancías en el interior rioplatense), hemos computado el origen del universo de las importaciones de artículos provenientes del mercado mundial e ingresados a la aduana de Salta durante los años 1841 y 1842, según sus valores (véase Gráfico 3), de donde se desprende que el 80 por ciento de estas mercancías fueron adquiridas en los puertos del Pacífico y solo el 20 por ciento en el de Buenos

Aires. Para entonces, algunos comerciantes importadores de Salta tenían sus cuentas en Valparaíso (Conti 2000b); las mercancías compradas en Valparaíso las enviaban a Salta por dos vías: cruzaba la cordillera a la altura de San Juan y de allí, utilizando la ruta de los valles Calchaquíes accedían a Salta, o bien las embarcaban a Cobija, donde se enfardaban y de allí cruzaban el desierto y la cordillera por la ruta de Calama - paso de Huaitiquina.



Fuente: AHS, LH 13 y 95 y Manifiestos de Introducción a la Aduana

Un nutrido número de arrieros atacameños y calchaquíes se encargaban de transportar las mercancías arribadas al puerto del Pacífico hasta la ciudad de Salta (Conti 2007). El oasis de Calama se convirtió en un centro de embalaje y carga de mulas y burros que llevaban las mercancías hacia Potosí o hacia Salta. Otros oasis de la zona, como Toconao, San Pedro, Chiuchiu y el potrero de Ciénaga de Quetena, se transformaron en lugares de pastoreo y descanso para las tropas y arrias que cruzaban el desierto. Su producción hortícola incorporó la alfalfa y sus habitantes añadieron las tareas de arriería, amanse, enfardado y demás actividades dependientes del transporte de mercancías y bastimento de animales (Conti 2000).

La conexión del interior andino con el Pacífico a través del puerto de Cobija, permitió que se dinamizara un espacio de comercialización e integración cultural pre-existente, pero que adquirió nuevas características en función de la masiva circulación de bienes y personas.

Bajo este gran comercio importador-exportador con base en la ciudad de Potosí, quedaba subsumido un trajín constante de pequeños mercaderes y productores que enviaban

a los comerciantes de la ciudad todo tipo de productos, vestimentas y comestibles para la venta local y la reventa en otros centro urbanos y en los centros mineros de la región: vino y aguardiente de Cinti y Camargo, textiles, azúcar y jabón desde Cochabamba, aguardiente, jabón, aperos, miel, yerba mate desde Salta.

La reactivación de la explotación minera en Bolivia redundó en el aumento de la demanda de insumos agrícolas y ganaderos al norte rioplatense. Los nuevos centros mineros se encontraban ubicados al sur de Potosí, en Chichas, Lípez y Porco; al norte de Potosí solo adquirió importancia minera la Provincia de Chayanta.

Entre las mercancías más requeridas por la explotación minera, se encontraban el ganado en pie, tanto para el transporte y acarreo como para la alimentación. A lo largo de la ruta que unía los centros mineros del Altiplano con las provincias de Salta y Jujuy, florecieron ferias estacionales de ganado (Conti 1989). Además del ganado, fluían desde el norte argentino manufacturas, excedentes productivos y productos originados en otras zonas del interior rioplatense (en especial los aguardientes cuyanos), que arribaban a los centros mineros de Chichas y se desparramaban hacia Potosí y centros aledaños.

Ciertamente, un importante sector de la circulación regional estaba compuesto por el comercio de ganado en pie, que movilizaba a una considerable cantidad de bienes y personas.

Según Dalence, en 1846, solo el Departamento de Potosí, donde estaba concentrada la mayor explotación minera de la época, había importado desde la Argentina 5.000 mulas, 800 caballos, 4.000 burros y 3.000 vacas, además de lomillos, riendas, estribos, pellones, tabaco y jabón, mientras que había vendido a la Argentina 1.200 cestos de coca y ocho arrobas de chocolate; el saldo, que ascendía a 232.600 pesos, había salido en moneda (Dalence 1975: 274).

En el estudio realizado por nosotros computamos, entre 1839 y 1853, el tránsito regional de 4.580 mulas anuales, tomando en cuenta solamente a las exportaciones de la aduana de Salta (véase Cuadro N° 4); el 70 por ciento de esas mulas iban destinadas a los centros mineros del sur de Bolivia. Para los años 1850 a 1852, donde contamos con datos completos de ambas aduanas, medimos el tránsito regional en 11.192 mulas por año. Este tráfico daba trabajo a una multitud de troperos especializados en el transporte de animales en pie.

En ese mismo lapso de tiempo observamos un registro de 54.389 vacunos exportados hacia los mercados andinos (véase Cuadro N° 5). Del total de los vacunos computados, salieron por la aduana de Salta, con destino a los centros mineros de Bolivia y Atacama un promedio anual de 1.900 vacas (AHS, Guías de los años 1839 a 1853. Están desagregadas las exportaciones vacunas con otros destinos. Carecemos de datos

para el año 1849); los datos con que contamos de la aduana de Jujuy son más irregulares, sin embargo, en los años que existen las guías, calculamos un promedio anual de exportación hacia Bolivia (Atacama, valles y zonas altas) de 3.122 vacunos solo desde Jujuy (AHPJ, Libros Manuales de Hacienda y Guías expedidas de los años 1831, 1842, 1849, 1850, 1851 y 1852). Dicho tráfico ganadero estaría mostrando una especialización económica regional en el abastecimiento de carne hacia el sur boliviano, complementario de sus requerimientos. Los retornos en metálico de los flujos ganaderos fueron los que dinamizaron las economías de Salta y Jujuy (Conti 2003, 2007).

Cuadro n° 4
Exportaciones mulares hacia el espacio andino

Años	Aduana de Salta	Aduana de Jujuy	Totales anuales
1839	2180	Sin datos	2180
1840	1163	Sin datos	1163
1841	2546	2087	4633
1842	1510	472	1982
1843	2390	Sin datos	2390
1844	3936	Sin datos	3936
1845	3878	Sin datos	3878
1846	3580	Sin datos	3580
1847	3903	Sin datos	3903
1848	6061	Sin datos	6061
1849	Sin datos	3495	3495
1850	8316	3140	11456
1851	8204	4101	12305
1852	6973	2843	9816
1853	9538	Sin datos	9538
Totales	64178	16138	80316

Fuentes: Datos extraídos de AHS y AHPJ, Guías de aduanas provinciales de cada año y procesadas en planillas de cálculo. En este cómputo no figuran los datos de la aduana de Jujuy para los años 1843, 1844, 1845, 1846, 1847 y 1848 y los datos de la aduana de Salta para 1849.

Cuadro n° 5
Exportaciones vacunas hacia el espacio andino

Años	Aduana de Salta	Aduana de Jujuy	Totales
1839	2279	Sin datos	2279
1840	3273	Sin datos	3273
1841	3748	4815	8563
1842	3253	2406	5659
1843	2106	Sin datos	2106
1844	2356	Sin datos	2356
1845	3540	Sin datos	3540
1846	2213	Sin datos	2213
1847	1760	Sin datos	1760
1848	2518	Sin datos	2518
1849	Sin datos	3158	3158
1850	2792	4096	6888
1851	2059	3132	5191
1852	1552	1125	2677
1853	2208	Sin datos	2208
Totales	35657	18732	54389

Fuentes: Datos extraídos de AHS y AHPJ, Guías de aduanas provinciales de cada año y procesadas en planillas de cálculo. En este cómputo no figuran los datos de la aduana de Jujuy para los años 1843, 1844, 1845, 1846, 1847 y 1848 y los datos de la aduana de Salta para 1849.

En 1853, con la organización del Estado nacional, en Argentina desaparecieron las aduanas provinciales¹⁶, y con ellas una fuente de incalculable valor para la cuantificación del tráfico mercantil. Las aduanas de Salta y Jujuy, por ser aduanas limítrofes del Estado, se nacionalizaron, lo que nos permite obtener los datos de las exportaciones que por ellas se realizaron, a través de las estadísticas nacionales, que para la década de 1860 exponen una situación similar a la descrita para las décadas anteriores.

Entre 1864 y 1868, salieron desde Salta y Jujuy para los centros mineros de Bolivia un promedio anual de 18.130 mulas, 6.742 burros, 2.222 caballos y yeguas, 4.043 ovejas y 11.390 vacunos (bueyes, vacas de cría y novillos) (Registro Estadístico de la República Argentina 1864, 1865, 1867, 1869).

¹⁶ La Constitución Nacional de 1853 ordenaba la libertad de tránsito en todo el territorio de la República Argentina.

Cuadro n° 6
Exportaciones de ganado con destino a Bolivia

Años	Burros	Equinos	Mulares	Vacunos	Ovejas
1864	10100	1113	29927	11619	2268
1865	6869	1056	18613	14016	2390
1866	4221	5802	11614	9836	5134
1867	5779	916	12363	10089	6338
Totales	26969	8887	72517	45560	16130

Fuente: Registro Estadístico de la República Argentina.

Bajo el tráfico de animales, circulaban una infinidad de productos locales y regionales destinados a abastecer los mercados mineros y urbanos a ambos lados de la “frontera”, que daban trabajo a numerosos arrieros y trajinantes. Los intercambios contemplaban vinos, aguardientes (de uva y de caña), tabaco, coca, miel, frutas frescas y secas, quesos, jabón, manufacturas de cuero (aperos, caronas, calzado, riendas, cincheras, alforjas), de loza, de lana (barraganes, pellones, ponchos, frazadas, picotes) y herramientas de todo tipo (Registro Estadístico de la República Argentina 1864, 1865, 1867, 1869).

La información aportada por la Legación Argentina en Bolivia durante la década de 1870 subraya la importancia que mantenía la ciudad de Potosí en el movimiento comercial con las provincias del norte argentino¹⁷. Los informes también observaban que los flujos de ganado para montura y acarreo (mulas, burros y caballos) no solo eran una fuente de importantes transacciones en Chichas y Atacama¹⁸, sino que también llegaban hasta Cochabamba, Santa Cruz y todo el departamento de Sucre¹⁹.

V. ARRIEROS Y TROPEROS: LOS TRAJINANTES DEL ESPACIO FRONTERIZO

Debido a la ubicación geográfica de Salta y Jujuy, la arriería fue una actividad destacada en la región por más de dos siglos, que involucraba a indígenas y españoles

¹⁷ República Argentina, Memorias del Ministerio de Relaciones Exteriores, presentadas al Congreso Nacional (1877, Tomo I: 65). En nota de abril de 1877, la Legación solicita la creación de un Consulado en Potosí debido a la importancia de la ciudad para los intereses económicos argentinos.

¹⁸ Los Informes hacen referencia a las zonas mineras en Chichas y al mineral de Caracoles en Atacama (Ibíd. Tomo II: 145).

¹⁹ Informe del Cónsul argentino en Cochabamba (Tomo II: 137), del Cónsul en Sucre (Tomo II: 138), del Cónsul en Santa Cruz (Tomo II: 141).

de diferentes extractos económicos, desde tiempos de la Colonia y que perduró hasta el arribo del ferrocarril a la región. La conexión entre las tierras bajas (rioplatenses) y el Alto Perú transcurría a través de la ciudad de Jujuy, que era la última población en el camino carretero antes de subir al Altiplano, así como la de Salta lo era para el cruce de la cordillera (Véase Mapas 1 y 2). Por lo tanto, eran las ciudades donde se debía enfardar y acomodar todos los bultos en tercios de mulas o burros, actividad que aportaba trabajo a una gran cantidad de mano de obra, así como también en el bastimento y preparación de las travesías.

La labor del arriero revestía las características de una “profesión especializada”, pues requería de conocimientos y adiestramientos especiales para el transporte de bienes, propios o ajenos, requeridos desde distintas zonas. Así, se observa que, desde el siglo XVII, era una labor realizada casi exclusivamente por indígenas conocedores de las rutas, que realizaban “fletes” para terceros y solían aprovechar el viaje para practicar sus propios intercambios (Sica 2006).

Era una verdadera empresa que incluía a diferentes sectores sociales, desde los mercaderes que enviaban sus mercancías, hasta los dueños de las arrias. El dinamismo generado desde 1825 en el espacio de intercambios regional, fortaleció esta actividad que había sido tan vuleada durante las guerras de la independencia²⁰.

La profesión de la arriería contaba con distintas jerarquías y especializaciones: se llamaba “arriero” al dueño del arria, los animales de carga (mulas y burros) sobre los que se llevaban las mercancías; por tanto, el arriero era dueño de un capital considerable, el que a su vez era la “garantía” o “seguro” de los artículos que transportaba, de los cuales era responsable hasta depositarlos en el lugar pactado o convenido con el mercader o propietario. Durante la travesía, el arriero estaba auxiliado por otras personas que desempeñaban diferentes categorías y funciones en el manejo de la recua y de la carga: el ayudante (encargado del cuidado de las cargas), el tenedor (encargado de mantener a los animales dispuestos con el portillero) y el madrinero (conducía a la madrina que guiaba la recua y vigilaba al resto de los animales), además de otros colaboradores subalternos (Conti y Sica 2009).

Por su parte, el arreo de ganado también empleaba gran cantidad de mano de obra, con distintos rangos y de niveles de especialización. La actividad de la tropería (conducción de tropas de animales) representaba aprendizajes previos y distintos grados de jerarquía.

²⁰ La arriería, después de haber sido por dos siglos la principal actividad de los sectores indígenas de la región, estuvo a punto de ser aniquilada durante las guerras de la independencia, debido a su utilización ilimitada por los ejércitos beligerantes (Conti y Sica 2009).

El arreo era conducido por un capataz, persona de confianza del estanciero o dueño de los animales, por tanto, portador de un considerable prestigio social. Reparamos que el cargo de conductor del arreo, podía ser ocupado por el mismo estanciero dueño de los animales o, eventualmente, por un hijo o pariente.

El aprendizaje en la conducción de animales se iniciaba desde la niñez. El capataz de la tropa estaba secundado por peones, baqueanos (generalmente indígenas de la zona) y llevaban consigo niños aprendices en las distintas tareas de conducción, vigilancia de la tropa de animales, conocimiento de caminos, aguadas y pastizales y provisión de comida, conducción de la caballada de recambio, entre otras (AHPJ 1841-44).

VI. CONCLUSIONES

Los elementos disyuntivos del espacio económico fueron las transformaciones tecnológicas de las últimas décadas del siglo XIX, en especial el ferrocarril, con las cuales se fue gestando un espacio de frontera internacional (Conti 2002a: 130-132), la que empíricamente comenzó a ejercer su cometido recién cuando se terminaron de consolidar los Estados nacionales y se instalaron las aduanas en la línea fronteriza (La Quiaca y Villazón) o sea, a finales del siglo XIX y primeras décadas del siglo XX. El fortalecimiento de los mercados nacionales también influyó en este proceso, que culminó con el asentamiento del aparato de control - represión (gendarmería – ejército) y la ilegalización de las transacciones tradicionales convirtiéndolas en “contrabando” que “atentan contra la producción nacional” (sic)²¹.

La Guerra del Pacífico y la reorganización de las fronteras jurisdiccionales en la zona, motivó la emergencia de nuevos circuitos mercantiles entre el norte argentino y el litoral pacífico, basados en los lazos mercantiles y sociales consolidados previamente y que culminaron en otro proceso de integración económica entre ambas vertientes de la cordillera, caracterizado por el flujo de vacunos hacia la zona salitrera (Conti 2002).

El avance de las líneas férreas en el sur de Bolivia y norte chileno fue en consonancia con la reducción de la demanda de mulas. Para comienzos del siglo XX, el flujo de mulares desde el norte argentino solo abastecía a la zona minera de Sud Chichas que, en franca expansión del estaño, había quedado desconectada de los circuitos ferroviarios. Las transformaciones tecnológicas operadas en el espacio surandino, dieron lugar a una especialización regional en los circuitos mercantiles fronterizos: mientras mulares y

²¹ Argumento esgrimido por la Gendarmería Argentina en respuesta a nuestro cuestionamiento sobre la incautación de papas y otros productos agrícolas a los campesinos de la zona en el control aduanero de La Quiaca (julio de 2008).

asnales continuaron fluyendo hacia los yacimientos mineros de Chichas, fue aumentando la demanda de vacunos desde la pampa salitrera.

Otra esfera de la circulación regional se vio alterada por los cambios en las comunicaciones. El arribo del ferrocarril Central Norte desde Buenos Aires al extremo septentrional de la Argentina, terminó desviando todos los flujos de importaciones de productos procedentes del mercado mundial, que hasta entonces se realizaban desde los puertos del Pacífico, hacia el Río de La Plata, como parte del proceso de consolidación del mercado nacional.

El ingreso a la modernidad de la mano de los cambios tecnológicos fue el primer golpe asestado al espacio de integración fronterizo. Los siguientes vinieron de la reducción de la demanda motivada por la crisis internacional de 1930, que arrastró consigo a la industria del salitre, del “cierre de la frontera”, producto de la guerra del Chaco y de la instalación de los instrumentos represores, que concluyeron ilegalizando las transacciones campesinas de la zona.

La esfera de la circulación, al no ser autónoma, sino que está determinada por la producción y las relaciones que se establecen en su seno (Assadourian 1983: 155), nos permite observar vinculaciones en espacios superadores de los límites políticos y administrativos en la larga duración.

Esta mirada nos ayuda a comprender mejor la persistencia, en la actualidad, de diferentes formas de intercambio en la frontera argentino-boliviana, que exceden a la esfera de los intercambios mercantiles campesinos, para adentrarse en interacciones sociales, culturales, familiares, en todos los sectores de la sociedad fronteriza, convertida así en un espacio de integración regional.

VII. REFERENCIAS

Assadourian, Carlos Sempat. 1983. “Integración y desintegración regional en el espacio económico colonial. Un enfoque histórico”, en *El sistema de la economía colonial. El mercado interior, regiones y espacio económico*. México: Nueva Imagen.

Burgin, Miron. 1969. *Aspectos económicos del federalismo argentino*. Buenos Aires: Hachette.

Cajías, Fernando. 1975. *La Provincia de Atacama, 1825-1842*. La Paz: Editora Universo.

Conti, Viviana. 1989. “Articulación económica en los Andes centromeridionales. (Siglo XIX)”. *Anuario de Estudios Americanos* XLVI. Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-Americanos.

-----, 1993. "El Norte Argentino y Atacama: producción y mercados". *Siglo XIX* 14, 7-38. México: Universidad Autónoma de México-Instituto Mora-Universidad Autónoma de Nueva León.

-----, 2000a. "La ruta de los arrieros y el salitre", en *Las rutas del Capricornio Andino. Huellas milenarias de Antofagasta, San Pedro de Atacama, Jujuy y Salta*. Santiago: Consejo de Monumentos Nacionales de Chile.

-----, 2000b. "Los comerciantes de Salta en los puertos del Pacífico (1840-1870)". *Revista de Estudios Trasandinos* IV-4: 131-46.

-----, 2002a. "Entre la plata y el salitre. Los mercados del Pacífico para las producciones del Norte argentino (1830-1930)", en *Una tierra y tres naciones. El litoral salitrero entre 1830 y 1930*, compilado por Viviana Conti y Marcelo Lagos. Jujuy: Universidad Nacional de Jujuy.

-----, 2002b. "Comercio (República)", en *Diccionario Histórico de Bolivia*, dirigido por Josep Barnadas. Sucre: Grupo de Estudios Históricos, Tomo I.

-----, 2003. "Circuitos mercantiles, medios de pago y estrategias en Salta y Jujuy (1820-1852)", en *La desintegración de la economía colonial. Comercio y moneda en el interior del espacio colonial (1800-1860)*, editado por María Alejandra Irigoin y Roberto Schmit. Buenos Aires: Editorial Biblos.

-----, 2007. "Vinculaciones mercantiles entre el Norte Argentino y los puertos del Pacífico a través de las importaciones (1825-1852)", en *Historias compartidas. Economía, Sociedad y Poder, siglos XVI-XX*. Lima: Pontificia Universidad Católica de Perú.

Conti, Viviana y Gabriela Sica. 2009. "Arrieros andinos de la colonia a la independencia. El negocio de la arriería en Jujuy". En prensa.

Chiaromonte, José Carlos. 1996. "El federalismo argentino en la primera mitad del siglo XIX", en *Federalismos Latinoamericanos: México/Brasil/Argentina*, coordinado por Marcelo Camagnani. México: El Colegio de México-FCE.

Dalence, José María. 1975, original de 1848. *Bosquejo estadístico de Bolivia*. La Paz: Universidad Mayor de San Andrés.

De Moussy, Martin. 1864. *Description Géographique et statistique de la Confédération Argentine*. París: Librairie de Firmin Didot Frères.

Langer, Erick D. 2003. "Bajo la sombra del Cerro Rico. Redes comerciales y el fracaso del nacionalismo económico en el Potosí del siglo XIX". *Revista Andina* 37. Cuzco: Centro Bartolomé de Las Casas.

Lobato, Mirta Zaida y Juan Suriano. 2000. *Nueva Historia Argentina. Atlas Histórico*. Buenos Aires: Editorial Sudamericana.

Lofstrom, William. 1987. *La Presidencia de Sucre en Bolivia*. Caracas: Academia Nacional de la Historia.

Mitre, Antonio. 1981. *Los patriarcas de la plata. Estructura socioeconómica de la minería boliviana en el siglo XIX*. Lima: Instituto de Estudios Peruanos.

Palomeque, Silvia. 1989. "La circulación mercantil en las provincias del Interior, 1800-1810". *Anuario del IEHS* IV: 131- 210.

Pentland, Joseph Barclay. 1975. *Informe sobre Bolivia, 1826*. Potosí: Impresión hecha en la Casa de la Moneda.

Platt, Tristan. 1997. "Producción, tecnología y trabajo en la Rivera de Potosí durante la República temprana", en *El siglo XIX en Bolivia y América Latina*, editado por Rossana Barragan, Dora Cajías y Qayum Seemin. La Paz: Muela del Diablo.

Sánchez Albornoz, Nicolás. 1965a. "La extracción de mulas de Jujuy al Perú. Fuentes, volumen y negociantes". *Estudios de Historia Social* 1.

-----, 1965b. "La saca de mulas de Salta al Perú". *Anuario de Investigaciones Históricas* 8. Rosario: Universidad Nacional de Rosario.

Sica, Gabriela. 2006. "Del pukara al pueblo de indios. La sociedad indígena colonial en Jujuy, Gobernación de Tucumán, siglo XVII". Tesis de Doctorado. Sevilla: Universidad de Sevilla.

Tándeter, Enrique, Vilma Milletich y Roberto Schmit. 1995. "Flujos mercantiles en el Potosí colonial tardío", en *Circuitos mercantiles y mercados en Latinoamérica. Siglos XVIII-XIX*, editado por Jorge Silva Riquer, Juan Carlos Grosso y Carmen Yuste. México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora – Instituto de Investigaciones Históricas UNAM.

Fuentes impresas

Archivo Histórico de Salta, Sección Hacienda Pública.

Archivo Histórico Provincial de Jujuy (AHPJ), Sección Hacienda Pública. 1841-44. *Registro de Pasaportes para ambas carreras de Bolivia y Buenos Aires*.

Archivo Nacional de Bolivia (ANB), Sección Tribunal Nacional de Cuentas (TNC). 1825. *Libro Principal de Guías de la Real Aduana de Potosí*.

----. 1827. *Libro Auxiliar de Guías de la Aduana Nacional de Potosí*

----. 1829a. *Libro Manual Principal de la Aduana de Potosí*.

----. 1829b. *Libro Auxiliar y Comprobantes de la Aduana de Potosí*.

----. 1830a. *Libro Manual Principal de la Aduana de Potosí*.

----. 1830b. *Libro Auxiliar Principal de la Aduana de Potosí*.

----. 1833. *Libro Copiador de Guías de Potosí*.

----. 1834. *Libro copiador de Guías expedidas, Potosí.*

----. 1835. *Libro Auxiliar de Guías de Potosí.*

----. 1840. *Libro de comprobantes de la Aduana de Tarija.*

----. 1841. *Libro copiador de guías y aforos de la Aduana de Tarija para el año de 1841.*

----. 1842. *Libro Manual Principal de la Aduana Nacional de Potosí.*

----. 1844. *Cuaderno copiador preventivo de guías y aforos de internaciones hechas por esta Aduana de Tarija en el año de 1844.*

Registro Estadístico de la República Argentina. 1864. Tomo I. Buenos Aires: Imprenta litografía y fundición de tipos a vapor de J.A. Bernheim.

----. 1865. Tomo II. Buenos Aires: Imprenta litografía y fundición de tipos a vapor de J.A. Bernheim.

----. 1867. Tomo III. Buenos Aires: Imprenta litografía y fundición de tipos a vapor de J.A. Bernheim.

----. 1869. Tomo IV. Buenos Aires, Imprenta Argentina de El Nacional.

República Argentina, Memorias del Ministerio de Relaciones Exteriores, presentadas al Congreso Nacional. 1876, 1877, 1878. *Comercio con Bolivia y vía de comunicación.* Buenos Aires: Imprenta de La Tribuna.