

DEL PACÍFICO AL ATLÁNTICO: EL INTERCAMBIO COMERCIAL NEUQUINO EN LAS PRIMERAS DÉCADAS DEL SIGLO XX

**M. Beatriz Gentile
Carolina Destéffaniz
Marcela Debener
Susana Debattista *
Carla Bertello**

El presente estudio intenta plantear algunas cuestiones relativas al intercambio comercial de la economía neuquina en las primeras décadas del siglo XX, observando el grado de continuidad o ruptura que se presentan en esta etapa respecto al comercio en el siglo XIX, así como los factores que condicionaron la presencia de distintos grados de articulación del espacio en cuestión, tanto con los mercados trasandinos como con los comprendidos en el espacio nacional.

La mayor parte de los análisis comprendidos en la historiografía regional que se vienen llevando a cabo en la Universidad Nacional del Comahue desde 1980, aproximadamente, coinciden en observar una incorporación tardía –hacia 1930– del espacio neuquino al contexto nacional¹; afirmación que se sustenta en la presencia y continuidad de las vinculaciones económicas, sociales y culturales con Chile; junto a –o apoyado en– la escasa atención prestada por el Estado Central al nuevo territorio. Visto de esta forma pareciera que la incorporación efectiva de Neuquén al contexto nacional debiera haber generado –por la propia naturaleza del proceso– una desarticulación de las relaciones fronterizas con Chile, eliminando lo que O. Favaro y M. Morinelli llaman «bifrontalidad» en la organización del espacio, en relación con la doble orientación atlántica y pacífica que mantuvo el Territorio hasta 1930.

Planteado de esta forma, el razonamiento no resulta del todo convincente al poner en correspondencia procesos –de incorporación por un lado, de desarticulación, por el otro– que en origen, no necesariamente se corresponden. Una consideración de este tipo deposita en la presencia de una política pública deliberada, los elementos decisivos para observar la incorporación efectiva del Territorio del Neuquén al contexto nacional, desconociendo aquellos aspectos que resultan de una dinámica económica social específica que no siempre se ve reflejada en las decisiones del poder político.

* Universidad Nacional del Comahue. Fac. de Humanidades. GEHISO-CEHIR. El presente trabajo –con algunas modificaciones– fue expuesto en las XV Jornadas de Historia Económica, Tandil 1996.

¹ Cft. los estudios comprendidos en la compilación *Historia del Neuquén*, editados por Plus Ultra (1994); en especial los trabajos de los equipos de investigación dirigidos por las Lic. Susana Bandieri y Oriccia Favaro. Puede encontrarse una interpretación similar en el estudio sobre *El Mundo del Trabajo* realizado por el equipo dirigido por el prof. Enrique Mascés, editado por el GEHISO, 1994.

A modo de precisar nuestro comentario, las vinculaciones comerciales con el país trasandino no fueron privativas del espacio neuquino. Aunque con diferentes características, las economías regionales del área andina (Mendoza, San Juan, oeste riojano, Catamarca y zonas de San Luis y Córdoba) en la primera mitad del siglo XIX mantuvieron una vinculación directa con el mercado chileno basado en la exportación de ganado; y en el caso de Córdoba, Santiago del Estero y Tucumán compartieron dicha orientación con una al Atlántico.² Si esta vinculación causó temor —en la primera mitad del XIX frente a la ausencia de un Estado Nacional constituido— por la posible dependencia de dichos espacios provinciales al mercado chileno, los mismos no fueron ajenos a la seducción de abandonar mercados de dimensiones regionales a medida que las posibilidades ciertas de inserción en el Mercado Mundial exigieron una articulación política y económica nacional que superara los particularismos provinciales.

En este sentido, habría que pensar si la propia dinámica de crecimiento del conjunto nacional, a fines del siglo XIX, no terminaría generando un efecto de arrastre sobre la economía del Territorio Neuquino como lo hizo en los otros casos mencionados, sin necesidad de que se eliminaran las relaciones fronterizas en tanto éstas mantuvieran ventajas comparativas —en cuanto a distancia y precios, especialmente— para ciertas áreas del territorio.

En nuestro caso, el estudio sobre los circuitos legales de mercancías —a partir del análisis en particular de las estadísticas del Ferrocarril Sud, de las guías de campaña emitidas por los Juzgados de Paz del territorio del Neuquén y de las estadísticas de comercio exterior de Chile— muestra que la producción neuquina encontró antes de la década de 1930 una inserción significativa en los mercados del Atlántico Sur, inserción que no sólo se observa en cuanto a la orientación de las corrientes de intercambio sino también en las estrategias y agentes sociales involucrados en las transacciones comerciales que operan en el Territorio. De esta forma las condiciones generadas por el modelo agroexportador argentino de finales del siglo XIX articuló la producción del territorio en las primeras décadas del siglo XX al concierto nacional, cuestión que no implicó —al menos hasta 1915— la desarticulación de corrientes de intercambio con los mercados del Pacífico.

Esta doble articulación mantuvo en una primera etapa la coexistencia de ambos circuitos, persistiendo el tráfico de ganado en pie hacia Chile complementado por una salida de lanas, cueros y cerda hacia Bahía Blanca. A partir de 1915 los Departamentos del Sur y Sudeste del territorio comenzaron a integrar la mayor parte de su producción ganadera con los mercados argentinos. El circuito al Pacífico perduró alimentado por los Departamentos del Norte a pesar de que fue perdiendo importancia, como *factor dinamizador* para el conjunto de la economía neuquina, a mediados de la segunda década.³

Una serie de condiciones gravitaron sobre la producción y orientación de los circuitos de mercancías en el territorio del Neuquén. A nivel nacional, la expansión que a finales del XIX

² Cfr. José Carlos Chiaramonte, *Mercaderes del Litoral. Economía y sociedad en la provincia de Corrientes, primera mitad del siglo XIX*, México, FCE, 1991. Introducción.

³ Las fuentes principales con las que hemos trabajado son: las Estadísticas del Ferrocarril del Sud en una serie completa que abarca desde 1904 a 1931; las Guías expedidas para el movimiento interno de mercancías y animales otorgadas por los Juzgados de Paz de los distintos departamentos del Territorio Neuquino. En este caso hubo serias dificultades para hallar registros completos en todas las regiones lo cual indica que los datos deben ser tomados con precaución; y con las Estadísticas del Comercio exterior de Argentina y Chile. Cfr. Argentina. Dirección General de Estadística, *Comercio Exterior Argentino*, Varios años. Argentina. Ministerio de Obras Públicas. *Estadísticas de Ferrocarriles en explotación*, Buenos Aires, años 1904 a 1931. Chile. Superintendencia de Aduanas. Departamento de Estadística Comercial. *Estadística comercial de la República de Chile*. Valparaíso, varios años; Idem. Controladuría General. Dirección General de Estadística, *Comercio Exterior*, Vol VII. Santiago de Chile, 1930; *Boletín Estadístico de Chile*, varios años. Archivo Histórico Provincial. Neuquén, *Guías del movimientos de ganado y mercancías de los Juzgados de Paz*, Cajas de Archivo, varios años.

tuvo la zona sur de la provincia de Buenos Aires y el corrimiento de la producción lanar hacia la Patagonia fueron cuestiones que modificaron las posibilidades de articulación del espacio neuquino con los mercados atlánticos. En este sentido el traslado de la capital hacia la Confluencia en 1904 y la llegada del Ferrocarril del Sud en 1902 a la estación Neuquén y en 1913 a Zapala son aspectos que deberán ser explicados a partir de esta nueva constelación de oportunidades que presentaba una articulación interregional en el espacio nacional.

En otro orden, la presencia de condiciones favorables para la Argentina en el comercio exterior con Chile que caracterizó la segunda mitad del siglo XIX, se modificaron después de 1913. El comportamiento seguido por el comercio binacional argentino-chileno —después de la Primera Guerra— no escapó a las fases de inestabilidad identificadas en el comercio exterior a nivel nacional. En general, los análisis de M. Balboa, Diéguez y O'Connell sostienen que en el período 1917-1929, la inestabilidad del comercio exterior argentino fue mayor que en todos los períodos anteriores o posteriores de la Argentina. En el caso que nos ocupa, el declive de la balanza comercial argentina respecto a las importaciones chilenas a partir de 1919 fue un aspecto relevante. Esta situación, si bien no refleja la pérdida de importancia del comercio con Chile —en tanto, como ocurrió a nivel nacional, los volúmenes exportables crecieron— en términos de valores, las condiciones de beneficio de dicho intercambio se vieron afectadas.⁴ (Ver cuadro n° 1, Anexo)

I. Vía libre hacia el Atlántico: El ferrocarril Sud

El Ferrocarril Sud llegó a la Confluencia de los ríos Limay y Neuquén en 1902 extendiendo luego su punta de rieles a la ciudad de Zapala —centro del territorio neuquino— en 1913. La empresa sostuvo una política de promoción tarifaria para la producción del Alto Valle del Río Negro y Neuquén que consistió en una rebaja del 50% de la tarifa destinada a transportar animales en pie desde las estaciones situadas al oeste de Choele Choel y que fueran despachadas a los puertos, frigoríficos y mataderos de los distritos de Buenos Aires, La Plata y Bahía Blanca.⁵ A partir de los datos estadísticos de la empresa, trataremos de correlacionar los años de mayor y menor exportación, discriminando las cargas relativas a las provincias de Río Negro y Neuquén.

En el cuadro n° 2 se observan los totales de las cargas despachadas en las estaciones del Ferrocarril Sud en una serie que va de 1904 a 1931. Hasta 1913⁶ las estaciones rionegrinas

⁴ La balanza comercial argentina respecto al comercio con Chile, resultó favorable hasta 1919, año en que la diferencia entre exportaciones e importaciones arrojó un saldo negativo de casi seis millones de pesos oro, cifra que a pesar de reducirse gradualmente en los años 1920, 1921 y 1922 no alcanzó su nivel positivo hasta 1923, llegando sólo a 400 pesos oro. Si observamos los años que van de 1910 —año de inicio de la serie— hasta 1919, encontraremos que en los primeros cuatro años (1910 a 1913) los saldos favorables argentinos rondan entre uno y dos millones de pesos oro; a partir de 1914 la diferencia se achica progresivamente hasta el año 1919; siendo la recuperación de 1923 inferior a las cifras anteriormente dichas. Cfr. Argentina. Dirección General de Estadística. *Comercio exterior Argentina, Años 1920 a 1924*. Boletines 188, 189, 190 y 191. Buenos Aires. Cfr. los trabajos de M. Balboa «La evolución del balance de pagos de la República. Argentina, 1913-1950» *Desarrollo Económico*, vol. 12, n° 45, 1972; Héctor Diéguez «Crecimiento e inestabilidad del valor y el volumen físico de las exportaciones, argentinas en el período 1864-1963» *Desarrollo Económico*, vol. 12, n° 46, 1972, y A. O'Connell «La Argentina durante la depresión: los problemas de una economía abierta» en Rosemary Thorp (comp.) *América Latina en los años treinta*, México, FCE, 1988 (1984).

⁵ Gozaban también de un rebaja tarifaria el transporte de pasto de fardo prensado, maderas del país aserradas desde Zapala, y los materiales y útiles para colonos desde Bahía Blanca y estaciones al norte y este hasta Choele Choel y estaciones al oeste, con una rebaja del 25% en las tarifas. Cfr. *Guía comercial Edelman*. 1924. Buenos Aires, Talleres gráficos Neuman y Cía.

⁶ Hay que consignar que los datos corresponden a los años 1904, 1906, 1908, 1909, 1911 y 1913.

fueron más importantes en cuanto a la salida de ganado lanar que la estación Neuquén. Desde 1914 –año en que se pusieron en operación las estaciones del territorio: Plottier, Senillosa, Ramón Castro y Zapala– hasta 1931 no sólo aumentó el volumen de carga despachada, superando los tres millones de cabezas, sino que las nuevas estaciones alcanzaron un lugar de importancia similar a sus vecinas de Río Negro⁷.

Los años de mayor salida de ganado lanar y vacuno, fueron -para ambas provincias- 1914 y 1915, años en que se observa también, en cuanto a volúmenes de ganado en pie, exportaciones nacionales altas respecto a otros años; mientras que los años comprendidos entre 1919 y 1923 fueron los de menores rendimientos exportables. En relación a esto último, es interesante observar que el trienio de 1919-1921 manifestó un crecimiento de la introducción de ganado neuquino a Chile vía Lonquimay⁸.

En el caso del ganado vacuno la mayor proporción correspondió a la provincia del Neuquén –77,8 % del total de lo despachado en toda la serie– siendo Zapala y Senillosa las estaciones principales. Los años de mayor carga se registraron entre 1913 y 1919 –siete años– constituyendo casi el 70% del total exportado en toda la serie (21 años); durante la década del 1920 se ve una paulatina pérdida de importancia del vacuno y sólo en 1931 se alcanzan los volúmenes de 1918.

El año 1914 corresponde a los volúmenes más altos de ganado despachado por las estaciones neuquinas –superando casi en cien mil cabezas la media de la serie⁹–; hay que considerar que en el caso de Neuquén las existencias de ovinos se habían cuadruplicado respecto a 1912 y en el caso de Río Negro habían bajado en casi un millón de cabezas.¹⁰

Al tomar el movimiento general de ganado despachado en las estaciones neuquinas entre 1913 y 1931, se observa que los volúmenes más altos se encuentran en los primeros años de la serie –1913 a 1919 aproximadamente– a partir de aquí se detecta una progresiva caída de la carga despachada. En el cuadro n° 3 y gráficos correspondientes, se muestra la curva que sigue el movimiento de animales despachados por ferrocarril, donde a partir de medias móviles de tres y cinco años hemos intentado atenuar el carácter cíclico de la serie.

Esta observación nos permite establecer una comparación respecto al movimiento de ganado vacuno y lanar que fue introducido por los resguardos de frontera en el mercado chileno; para ello hemos tomado los datos que proporcionan las Estadísticas de Comercio Exterior de Chile.

⁷ Se despacharon un total de 3.292.193 cabezas siendo las estaciones Río Colorado, Zapala, Senillosa, Río Negro y Chimpay las de mayor volumen despachado en orden de importancia.

⁸ Igualmente las casi 40.000 cabezas de ovinos que entraron al mercado chileno en 1921 fueron menores respecto a las despachadas por las estaciones ferroviarias neuquinas en el mismo año: 77.222 cabezas.

⁹ La media de la serie, tomando de 1913 a 1931, es de 113.160 cabezas de ganado ovino y la mediana (1921) es de 77.222 cabezas; en 1914 se despacharon 243.533 cabezas de lanares.

¹⁰ Cfr. **Censo Ganadero 1914**, op. cit. En relación a los volúmenes altos despachados en 1914 hay que considerar la posible presencia de animales provenientes de Chubut con el fin de ser comercializados en el mercado bonaerense, según lo analizado por Eduardo Míguez en su estudio sobre las estancias inglesas en Patagonia. La **Argentine Southern Land Company** (ASLCo), en 1914 informaba que: «Por lo menos 72 trenes ganaderos completos han sido despachados de Zapala y Senillosa y la extensión de Neuquén a la provincia de Buenos Aires...», en este sentido el análisis de Míguez trata de mostrar las dificultades que tuvieron las empresas inglesas de Patagonia en cuanto a los mercados ganaderos, buscando una alternativa a la pérdida de rentabilidad que implicaba la comercialización, realizada desde fines del XIX, en los mercados chilenos. Cfr. Eduardo Míguez, **Las tierras inglesas en la Argentina 1870-1914**, Buenos Aires, Editorial de Belgrano, 1985, p. 272. Una información similar es la que ofrece el trabajo de R. Ardisson de 1924, en el cual se señala el arribo de ganado proveniente de Bariloche y Santa Cruz a la estación Zapala para ser comercializado en los mercados del Atlántico. Cfr. Romualdo Ardisson, «Poblaciones Argentinas: Zapala» **Humanidades**. Universidad Nacional de La Plata, Tomo VIII, 1924, p. 418.

En cuanto a estas fuentes, la única serie relativamente completa que hemos hallado, gracias a información brindada por investigadores de la Universidad de La Frontera (Chile), es la registrada en la aduana de Lonquimay (Chile) que se encuentra cerca del paso cordillerano argentino Pino Hachado ubicado en el centro del Territorio Neuquino. En esta serie están consignados los datos desde 1901 a 1934 –con excepción de los años 1911 a 1914. De los otros resguardos de frontera que completan la información de Lonquimay y corresponden también al espacio colindante con el territorio neuquino, tenemos una serie incompleta hasta 1910; estos puertos son: Antuco, Pucon, San Fabian, Puyehue, Nahuel Huapi y Trapa Trapa.

1909 es el año en que se registra el volumen más alto de ganado –tanto vacuno como lanar-introducido; en el caso de Lonquimay el trienio 1919-1921 arroja las cifras más altas de la serie, después de 1909. Los años más bajos de importación de ganado por Lonquimay son 1915, 1916 y 1917. De esta forma y solo a modo de ejercicio comparativo ya que Lonquimay aunque es uno de los más importantes no es el único paso cordillerano, puede observarse que en cuanto al movimiento de ganado, los años de mayor exportación por el Ferrocarril coinciden con una baja en la importación de ganado neuquino en Chile; mientras que el trienio 1919-1921 representa el movimiento inverso –caída de las cargas ganaderas despachadas por ferrocarril y aumento de los volúmenes introducidos por Lonquimay. (Ver cuadro n° 4)

A pesar de que el movimiento de ganado introducido por este último puerto fronterizo entre 1915 y 1931 manifiesta una tasa de crecimiento anual positiva del 9,2%, mientras que para los mismos años el movimiento de carga despachada por ferrocarril declina¹¹, en ninguno de los años de la serie –en el caso del ganado ovino–, los volúmenes exportados hacia Chile superaron a los despachados por ferrocarril; por el contrario, en el caso del vacuno, la exportación a Chile superó al circuito atlántico por ferrocarril de 1926 a 1929.¹²

En una primera aproximación al comparar las cifras dadas por las estadísticas chilenas en los mismos años que tenemos datos de lo despachado por el ferrocarril correspondiente a las estaciones neuquinas, observamos que –tomando los totales de 1915 a 1931– el circuito atlántico superó al Pacífico en la exportación de ganado vacuno y lanar.¹³

La primera pregunta que podemos realizar es si el ferrocarril como medio de transporte de ganado y lana hacia los puertos del Atlántico compitió o desarticuló el circuito con Chile, o por el contrario coexistió con el mismo. Lo que se observa a primera vista es que a partir de 1914-1915 los volúmenes de ganado vacuno destinados al mercado chileno fueron en todos los años posteriores menores a sus pares de la primera década (1901-1915), aún tomando años significativos

¹¹ El movimiento de carga ganadera por ferrocarril arroja una tasa negativa del 1,9%. Esto guarda relación con las cifras muy bajas para la exportación hacia Chile en 1915 y, por el contrario, muy altas para la carga dirigida hacia el Atlántico en el mismo año, de aquí que la tasa de crecimiento arroje estos resultados. Si en cambio calculamos la tasa de crecimiento entre 1904 y 1929 para los dos circuitos, en el caso de lo despachado por ferrocarril el crecimiento fue del 23,4 % anual, mientras que la exportación hacia Chile –vía Lonquimay– fue de 6,1%.

¹² En 1924 según las estadísticas argentinas se exportaron a Chile 198.038 cabezas de ganado ovino –considerando todos los puertos introductores de cordillera–; en ese mismo año el Ferrocarril Sud envió desde las estaciones neuquinas, 252.911 cabezas. A su vez a partir de 1922 comienzan a registrarse –por primera vez en las estadísticas Nacionales– las aduanas de Norquín, Junín de los Andes, Andacollo, Alumine, Chos Malal, Las Lajas y Loncopuc. En término de valores en el trienio 1922-1924 las aduanas neuquinas crecieron en su participación respecto al conjunto de las exportaciones nacionales hacia Chile, ésto coincide con una baja importante entre 1923-1924 de las exportaciones mendocinas al mercado chileno (de 2.593.670 \$oro a 817.514 \$oro); al no tener una serie más amplia no sabemos si estamos frente a un movimiento cíclico o representa una tendencia a largo plazo, cuestión que debería ser estudiada en profundidad.

¹³ Se exportaron: para el circuito atlántico 1.773.072 ovinos y 314.322 vacunos; para Chile solo vía Lonquimay 144.306 ovinos y 79.547 vacunos.

como 1926 y 1929 donde las cifras mencionadas no superaron a las de 1901. Por el contrario, en el caso del ovino, el trienio 1919-1921 superó en gran medida los niveles anteriores a 1915 (sin contar 1909), característica que se repitió para 1926 y 1927. Esto demuestra que el tráfico hacia el Pacífico coexistió con el circuito atlántico, sin embargo y aún tomando los años en que las exportaciones hacia Chile habían recuperado sus niveles de la primera década –1919/1921–, comparativamente los volúmenes introducidos en el país trasandino fueron menores que los despachados por ferrocarril.¹⁴

De lo visto hasta aquí se desprende que la llegada del Ferrocarril Sud a Zapala fue un factor central en la articulación de la producción ganadera neuquina con los mercados del Atlántico. Dicho factor no parece haber desarticulado el circuito orientado al Pacífico aunque sí la importancia de la demanda de los centros chilenos, como factor dinamizador de la producción ganadera del territorio, al posibilitar la vinculación de la economía regional con los mercados atlánticos ya consolidados. Es pertinente notar que la producción neuquina –ovino, vacuno, lana y cueros– se incorporó a una fase tardía del modelo agroexportador argentino, sobre todo entre 1910-1920 cuando dichos productos veían declinar su participación en la estructura de las exportaciones argentinas.¹⁵ Quizás en esta línea se puedan encontrar las razones por las cuales de 1914 a 1919 se registran los niveles más altos –en cuanto a volumen– de la carga despachada por ferrocarril, acusando un declive progresivo a partir de 1920, aunque con recuperaciones a final de la década.

En general, podría argumentarse que uno de los intereses que tuvo la empresa del Ferrocarril Sud para extender su línea férrea hasta la Confluencia fue el transporte de ganado en pie –fundamentalmente ovino– y lana a los puertos del atlántico sur.¹⁶ Esto cobra significado si se tiene en cuenta que en 1897 se concretaba la creación del «*Mercado Victoria*» –Bahía Blanca– en el empalme de las vías del Ferrocarril Sud y del Ferrocarril Belgrano; mercado que llegaría a ser el segundo en importancia respecto a la comercialización de frutos y lanas del país.¹⁷

Un año antes de la instalación del Mercado en Bahía Blanca, la empresa había logrado la concesión de parte del Estado Nacional para extender la línea ferroviaria hasta el cruce de la Cordillera de Los Andes en función de realizar el proyectado –y nunca realizado– Ferrocarril Trasandino del Sur que uniría los puertos de Ingeniero White con Talcahuano (Chile); en 1908 se ampliaba la misma, con la extensión de otras líneas de la provincia de Buenos Aires. Durante la primera década del siglo, la empresa adujo una serie de dificultades para la concreción del proyectado Trasandino y por lo tanto redujo sus obligaciones sólo a la extensión de la punta de rieles hasta Zapala (Neuquén), en 1913.

¹⁴ 80.520 cabezas de ovinos hacia Chile, 260.342 cabezas hacia el Atlántico, para el trienio mencionado.

¹⁵ Según Díaz Alejandro, el rubro de animales en pie ha pasado de ocupar el 5,8 % del total de las exportaciones en 1893, al 2,3 en 1900 y al 2% entre 1910-1914, mientras que en 1925-29 ocupa sólo el 0,5%; en el caso de la lana de un 27,7 a fines del XIX, cac a un 12,9 % en 1914 y al 8,1 en la década de 1920; cueros y pieles pasaron de un 16,9% en 1893 a un 11% en 1910-1914. Cfr. Carlos Díaz Alejandro, *Ensayos sobre historia económica argentina*, Buenos Aires, Amorrortu, 1975. Cuadro 1-11, p. 32.

¹⁶ La necesidad de construir una vía alternativa a los mercados chilenos para la salida de ganado ovino estuvo presente, también, en las demandas de los productores del Sur «Los creadores de ASLCo ... (tenían) la intención que el Ferrocarril Central de Chubut, con el que tenían un acuerdo, extendiera su línea a través de la Patagonia siguiendo el valle del río Chubut, hasta alcanzar las tierras de ASLCo. Por otro lado, una extensión del Ferrocarril del Sur de BsAs que llegaría a Neuquén era, en su visión, otra posible base para el desarrollo de la región». Cfr. Eduardo Míguez, op. cit., p. 257.

¹⁷ Cfr. Gustavo Crisafulli, «Para una historia de la burguesía pampeana. Terratenientes y comerciantes en el sur bonaerense a fines del siglo XIX» *Revista Estudios Sociales*, Santa Fe, 1994, n° 7.

En este sentido puede observarse una actitud protectora –de parte de la empresa– de sus intereses en la provincia de Buenos Aires, donde las condiciones de rentabilidad eran mayores y en la cual la comercialización del ganado en pie de la zona de influencia atravesada por el ferrocarril, que convergía en la activación no sólo del Mercado Victoria sino también en la del puerto de Ingeniero White, formaba parte de un sostenido crecimiento que se había iniciado a fines del siglo pasado de Bahía Blanca, como centro de almacenamiento y punto de embarque de la producción de una región recientemente incorporada.¹⁸

De esta forma, la empresa del Ferrocarril Sud terminó ejerciendo un monopolio sobre el tráfico ferroviario evitando que se llevaran a cabo los proyectos originales, que se habían presentado hacia fines del siglo pasado, para concretar un canal ferroviario bioceánico. En este sentido, la presencia del ferrocarril terminó articulando la economía neuquina con los mercados del Atlántico, tanto por la no realización del cruce cordillerano, como por la instalación de un circuito de comercialización –apoyado, como veremos más adelante, por la práctica comercial ejercida por consignatarios bahienses– orientado a integrar la producción de los nuevos Territorios a las pautas del desarrollo agroexportador tardío que incluyó a las zonas sur de la provincia de Buenos Aires y Patagonia. Para 1919 y ante el incumplimiento por parte de la empresa de los compromisos adquiridos, el gobierno nacional decretó la caducidad de las concesiones.¹⁹

II. Mulas y Campaña: un comercio de frontera

Ahora intentaremos abordar las otras fuentes que dan cuenta del movimiento de mercancías en el territorio y que son independientes de lo transportado por el ferrocarril, nos referimos a las Guías otorgadas por los Juzgados de Paz. Estas guías consisten en los permisos emitidos por estos juzgados para cada movimiento de animales y mercancías dentro del territorio consignando volúmenes, destinos y remitente²⁰. En principio tenemos información, incompleta, de los juzgados de los departamentos Loncopué, Chos Malal, Ñorquín, Picún Leufú, Catán Lil, Collon Curá y Huiliches (Junín de los Andes)²¹.

En el caso del juzgado de Loncopué –ubicado al noroeste de Zapala, limitando con Ñorquín– hemos trabajado sobre el análisis de 1.996 guías expedidas en los años que van de 1909 a 1915, y los años 1926, 1927 y 1934. Si observamos los destinos según los años encontramos que entre

¹⁸ Cfr. Gustavo Crisafulli, op. cit.

¹⁹ Existe una abundante bibliografía respecto a la temática, puede consultarse en general W. Rögind, *Historia del Ferrocarril Sud*; Ricardo Ortiz, *El ferrocarril en la economía argentina*; W. Wright, *Los ferrocarriles ingleses en la Argentina*; y en particular sobre la cuestión regional María Rosa Ragno y M. B. Gentile «Hacia una estrategia de integración regional: el Ferrocarril Trasandino del Sur (1890-1990)», *Estudios Sociales*, Santa Fe, 1992, n° 2.

²⁰ En las guías analizadas, el movimiento de mercancías puede tener al menos cuatro objetivos o funciones que quienes solicitan la guía declaran, ellas son: **Servicio**, al cual consideramos como un movimiento de pocos animales –entre 5 y 15 caballos y/o mulas– con el objetivo de ir a abastecerse de mercancías al destino declarado y en otros casos, mulas y caballos eran llevados para abrir los caminos cordilleranos; el segundo es la **Venta**; en tercer lugar la **Veranada** –actividad típica de la ganadería trashumante neuquina y por último la combinación de **servicio y venta** que consiste en llevar mercancías o animales para vender y a su vez abastecerse en el destino declarado.

²¹ Por Ley en 1882 se declararon Territorios Nacionales a todos aquellos espacios existentes fuera de los límites establecidos de las Provincias; dos años más tarde los Territorios fueron divididos en nueve gobernaciones –La Pampa, Río Negro, Neuquén, Chubut, Santa Cruz, Tierra del Fuego, Chaco, Misiones y Formosa– éstas a su vez se dividieron en departamentos o distritos. En el caso de Neuquén fue dividido en 5 departamentos (I - Ñorquín, Las Lajas; II - Minas, Chos Malal; III - Añelo; IV -

1909 y 1915 Chile es el principal destino declarado, con una participación que ronda entre el 70% y 90% del total; mientras que en los años 1926-27, solo el 9% de las guías declaran dicho destino y en 1934, representa sólo un 4,6%. En 1926-27 Zapala y Ñorquín reemplazan a Chile en calidad de destino principal del movimiento comercial y en 1934 a estas dos últimas localidades se suma Buenos Aires, bajando fuertemente la participación de Chile (ver cuadro n° 5).

El movimiento de ganado en pie y mercancías tiene una orientación muy marcada hacia Chile hasta 1914. En 1913, Chile ocupa el 88% del total de destinos declarados y en 1915 su participación ha bajado a un 72%; a partir de aquí el movimiento se orienta paulatinamente hacia el Atlántico (ver cuadro n° 5).

De los objetivos que declaran las guías para el movimiento de mercancías y ganado encontramos que hasta 1915, aproximadamente, el movimiento de animales corresponde en primer lugar a realizar salidas para traer mercancías de Chile y en segundo lugar a vender algunos animales y «frutos del país» en dicho país; es decir el «servicio» aparece como principal. A partir de este año la «venta» y la «veranada» son los destinos más importantes en coincidencia con la orientación atlántica del circuito.²²

Si ahora observamos los volúmenes de animales y mercancías movidas en todos los años analizados, encontramos que en cuanto a ganado, los volúmenes más altos los registra el lanar; el movimiento hacia los mercados del Atlántico supera al circuito hacia Chile en cuanto a ovinos, vacunos y cabríos, mientras que yeguarizos y mulares registran la tendencia inversa. Respecto a las mercancías—lana, cueros cabríos y lanares— ambas orientaciones reflejan volúmenes parejos, y en el caso de la cerda, el movimiento de salida fue exclusivamente de dirección atlántica (ver cuadro n° 6).

Hay que destacar que hasta 1915, aproximadamente, el tráfico hacia Chile es dominante, de allí que los volúmenes totales registrados claramente corresponden a los años que van desde 1909 hasta dicha fecha. En cambio, la orientación atlántica comienza a hacerse importante a partir de 1913-1914, manifestando en la década de 1920 —al menos en la información analizada— un predominio significativo sobre el circuito al Pacífico, panorama que se aclara si tenemos en cuenta los destinos declarados ya analizados.

Hasta 1915, mayoritariamente la circulación está en manos de productores directos que mueven volúmenes muy pequeños desde el mes de noviembre hasta febrero. Esto lógicamente coincide con la estación apta en que la cordillera se halla transitable y confirma la importancia del circuito del Pacífico. En estos años no encontramos la presencia de consignatarios. Por lo tanto, podríamos sugerir que el intercambio realizado corresponde a un típico intercambio fronterizo de abastecimiento y venta de pequeños crianceros sin lazos de comercialización con casas comerciales.

Por el contrario, en la segunda fase analizada la multiplicidad de agentes que remiten el movimiento desaparece y la presencia de consignatarios es mucho más significativa: José Sandler, P. y A. Lanusse, Nicora y Cía, J. Chechik, Sapag Hnos., Zingoni y Cía., Consignatarios Unidos, son algunos de los agentes de mayor importancia en 1934. En esta fase, a diferencia de la

Aluminé, Junín de los Andes; V -Collon Cura, Catan Lil, Picún Leufú-) en 1884, y se le agregó uno más -Confluencia- en 1896; en 1904 nuevamente se subdividió el Territorio en doce Departamentos y, por último en 1915 éstos aumentaron a 16. Esta última división es la que perdura en la actualidad y los Departamentos a los que hacemos referencia corresponden a la división de 1915. Cfr. Marta Morinelli, «Legislación para la organización y administración de los territorios nacionales» en AAVV. *Neuquén un siglo de historia*, Neuquén, CALF-UNC, 1983.

²² El destino de Servicio ocupó el 75,6% en 1909-1910; el 72,0% en 1913-1915 y el 32% en 1926-1927; la venta ocupó el 20,2%; el 26,2%, el 30,2% y el 57,7% en 1934; por su parte la veranada tuvo una participación del 1,7% en 1909-1910, un 18,6% en 1926-1927 y un 36,1% en 1934.

primera, el movimiento de mercancías se halla vinculado a una estrategia de comercialización que opera con una organización interna ya establecida es el caso de la presencia de consignatarios que tienen sus vínculos comerciales para colocar la producción en distintos puntos del país. Es el caso de Lanusse, que es consignatario bahiense y tiene su barraca establecida en la circunvalación del Ferrocarril Sud. Otros, a su vez, son propietarios de firmas comerciales establecidas en el territorio, por ejemplo Sandler, Zingoni y Cia., Sapag e Hijos, Cravchik, Chechick, Manuel Guevara, entre otros.

Para la zona Norte del Territorio carecemos de un universo de fuentes amplio como el hallado para Loncopué. Contamos con series incompletas de guías de los Juzgados de Paz de Chos Malal, Ñorquín y Las Lajas en los años 1909, 1910, 1911, 1912, 1913 y 1914; para 1919 tenemos sólo los datos del Juzgado de Chos Malal. Por lo tanto estos datos sólo nos acercan a un panorama más completo de la primera fase que hemos establecido y algunas consideraciones sobre el final de la década de 1910. En volúmenes generales, observamos que el movimiento de animales en pie registró hacia Chile y hacia el interior del territorio neuquino las siguientes cifras:

	Ovino	Vacuno	Yeguarizo	Cabrío	Mular
a Chile	38.401	7.567	9.616	13.055	7.945
al int. de Neuquén	86.198	47.339	22.648	59.606	4.227

Años 1909, 1910, 1911, 1912, 1913, 1914

A.H.P. Guías de Juzgados de Paz. Chos Malal, Ñorquín y Las Lajas

En el cuadro se observa no sólo que el movimiento hacia el interior del territorio neuquino es mayor que el destinado a Chile, y por lo tanto hay que considerar el movimiento de veranada que se realiza en el departamento Minas adonde va la mayor parte del ganado; sino también que sólo en el caso de los mulares las cifras destinadas al mercado chileno superan a las del movimiento interno. Por todo esto puede sugerirse que el abastecimiento de mercancías se practica en el país trasandino -de allí el volumen significativo de mulares-; que el grueso de la producción ganadera ovina y vacuna se está dirigiendo hacia el interior del territorio donde Minas es el destino más importante y donde suponemos que los animales llevados realizan la veranada. Queda por saber si una vez completada la crianza los animales regresan a Chos Malal, de donde han salido, o se reparten en otras direcciones. Creemos difícil que estos animales engordados en Minas sean llevados luego al mercado chileno en tanto se observa que las guías de Chos Malal registran los mismos meses de salida del ganado hacia Chile y hacia Minas: octubre, noviembre y diciembre. En realidad todo esto es una aproximación ya que solo podríamos constatar lo afirmado si pudiéramos registrar el movimiento del Departamento Minas para el cual carecemos de información, ya que no hemos hallado las guías respectivas.

En cuanto a Ñorquín, éste aparece con el mayor movimiento directo a Chile; los ovinos constituyen el principal ganado que se exporta, le siguen los cabríos y por último los vacunos. De los tres años analizados para Ñorquín -1910, 1912 y 1914- 1912 es el año de mayor

movimiento.²³ En cuanto al movimiento de mercancías de estos departamentos del noroeste del territorio sólo tenemos información del Juzgado de Chos Malal para 1911, 1912 y 1913. Del análisis de estas fuentes se desprende que en el movimiento de mercancías el destino de Bahía Blanca fue más importante que el chileno (ver cuadro n° 7).

Para el año 1919, este último departamento reflejó un movimiento de animales y mercancías que continúa con las características observadas en años anteriores: movimiento de animales hacia el interior del Territorio; la importancia de Bahía Blanca y Buenos Aires como mercados para la lana y cueros y el declive del tráfico hacia Chile, sobre todo respecto al ganado en pie.²⁴ A su vez se percibe la importancia de las localidades rionegrinas como destino de la producción de este departamento, destacándose la localidad de Contraalmirante Cordero. (Ver cuadro n° 8)

Nos queda ahora analizar las guías correspondientes a los Juzgados de Junín de Los Andes, Catán Lil, Picún Leufú y Collon Curá. Las hemos dejado para lo último por la particularidad que demuestra la circulación de mercancías de estas localidades. Excepto Junín de los Andes, que se encuentra en el área antecordillerana –casi en paralelo al puerto cordillerano de Lonquimay en Chile–, el resto están ubicadas al sudeste del Territorio y representan el área que más tempranamente se vinculó con el circuito atlántico. Entre octubre de 1900 y marzo de 1901 en Junín la salida de ganado vacuno a Chile constituye la principal exportación a diferencia de lo que se veía para los departamentos del Norte y de Loncopué²⁵; asimismo en el caso de la lana, Bahía Blanca aparece como el destino principal.

Respecto a la internación de ganado vacuno por los resguardos de frontera, sólo el 9% se comercializaba a través de consignatarios; por el contrario en el caso de la lana, tanto en la orientación atlántica como en el circuito del Pacífico, la comercialización se realiza a través de agentes consignatarios. Para la lana exportada por Junín hacia Chile, los consignatarios hallados son chilenos: Holzapfel; Fagalde, Aguerre y Cía.; Havevlek; Ricardi y Lavandero. Respecto a la vinculación atlántica, la mayor parte de los consignatarios que operan en la zona del sudeste neuquino son de Bahía Blanca: Méndez y Cía., que es el principal, Olaciregui y Lanusse, y Caronti. En el caso del primero, es consignatario y acopiador de lana y frutos en Bahía Blanca, además de ser propietario de tierras; Ramón Olaciregui es barraquero y consignatario, en 1900 se asocia con Lanusse –al que ya hemos hecho referencia como consignatario de la producción de Loncopué– que tiene la misma ocupación y es propietario de más de doce mil hectáreas; por último Caronti es también consignatario y apoderado del Ferrocarril Sud desde 1883.²⁶

En algunos casos el envío de lana y cueros se realiza directamente a través de la compra que realizan en el territorio los consignatarios, en otros casos estos últimos operan con comerciantes instalados en la región. Es así, por ejemplo, en el caso de Bueno y Cía., que es

²³ 10.210 ovinos, 1.970 vacunos y 2.305 cabríos; estas cifras duplican a las de 1910 y hacia 1914 vuelven a caer.

²⁴ Hacia el interior del Territorio –Minas, Neuquén, Zapala, Ñorquín, Añelo, Tricao Malal– se enviaron un total de 3.992 vacunos, 2.378 yeguarizos; 976 mulares; 7.930 lanarcos y 7.064 cabríos, Minas continúa siendo el departamento que recibe la mayor cantidad de ganado en función de la vcranada. En cuanto a las mercancías, Zapala fue la localidad del territorio que concentró el destino de 2.550 kg de lana y 632 cueros cabríos. Hacia Bahía Blanca fueron enviados 6.655 kg de lana y 3.034 cueros cabríos; por su parte Buenos Aires fue el destino de la mayor cantidad de cueros cabríos enviados por este departamento (3.813 unidades), completado con 1.439 kg de lana. El movimiento hacia Chile registró las siguientes cantidades: 57 vacunos, 435 yeguarizos, 1.190 lanarcos, 44 cabríos, 2.399 cueros cabríos, 62 lanarcos y 4.330 kg de lana.

²⁵ Junín envió hacia Chile 7.064 vacunos; 1.170 lanarcos; 1.683 yeguarizos y 41 toneladas de lana.

²⁶ Cfr. *Guía Comercial de Bahía Blanca, 1900. Guía de propietarios de campos de la Provincia de Buenos Aires, 1923*; citado en Gustavo Crisafulli, *Informe de CONICET*. Inédito, 1994.

representante de la casa consignataria de Méndez y Cía., y se halla instalado en la estación Neuquén y en Senillosa (Confluencia); Fernández y Carro que operan también en Neuquén y Mengué; y Celestino Dell'Anna que fue en 1892 nombrado Comisario de Tablada en la Confluencia para controlar el paso de ganado y frutos desde Río Negro y es, a su vez, propietario de ganado.²⁷

Para 1910 el panorama planteado en los primeros años, se amplía. En el caso de Junín, los lanares han duplicado a los vacunos en la salida hacia Chile, y éste sigue constituyendo el principal mercado de la producción ganadera del departamento. En cuanto a Picún Leufú, Catan Lil y Collon Curá se consolida la orientación atlántica, Bahía Blanca constituye el destino principal no sólo en la exportación de mercancías, sino también en la salida de ganado ovino. Si comparamos los destinos de la producción de estos departamentos vemos que Bahía Blanca concentra 74,12% del movimiento de mercancías y ganado de Picún; el 85,9% de Collon Curá y el 94,6% de Catan Lil; mientras que Chile recibe el 0,7% del primero; el 14,13% y el 5,3% respectivamente.

Para 1913, sólo hallamos los registros de Junín de los Andes, aquí se nota una declinación importante de la salida de ganado vacuno y lanar hacia Chile, respecto a los años anteriores.²⁸ En este año comienzan a registrarse Buenos Aires, Neuquén y Río Negro como destinos en las guías. Si sumamos el ganado que ha circulado hacia el Atlántico observamos que lo salido en dicha dirección superó al circuito del Pacífico en 4.145 cabezas de ganado vacuno. Es decir, acercándonos a 1915 –corte que hemos establecido para observar el cambio en la reorientación de la salida comercial de la producción neuquina– el departamento, hasta 1910 más vinculado a los mercados trasandinos en cuanto al ganado vacuno, comienza a ser reorientado hacia el atlántico.²⁹

Las fuentes analizadas hasta aquí ponen de manifiesto la existencia de una continuidad en la vinculación del área cordillerana y antecordillerana del Territorio del Neuquén con el país trasandino; dicha vinculación no excluye la presencia, ya en la primera década, de una articulación comercial del Territorio orientada hacia el Atlántico, tendencia que se hará más significativa a partir de 1913 y se consolida después de 1920 en la circulación de mercancías.

En el tráfico hacia Chile, el ganado ovino ocupó el primer lugar, seguido por el vacuno; en cuanto al registro que ofrecen las guías respecto al movimiento interno, el lanar constituye el rubro principal –a excepción de Junín de los Andes hasta 1913–, sin embargo las estadísticas chilenas consignan, también, la importancia del vacuno en el intercambio. Las características de este intercambio con Chile, reflejan –sobre todo por los datos suministrados por las guías de Loncopué y el Norte– un movimiento realizado por pequeños y medianos productores que a su vez participan en el mismo llevando animales en pie y trayendo de las ciudades chilenas mercaderías para su abastecimiento. En el caso de los departamentos del Sur que también manifiestan un intercambio de ganado vacuno –en el caso de Junín, es el principal rubro– hacia Chile, sólo el 9% del total se comercializa a través de consignatarios; por el contrario la lana sí, aparentemente, es confiada a consignatarios para su comercialización. En cuanto a los departamentos del Sudeste, desde los inicios del siglo se halla vinculado a la salida atlántica.

²⁷ **Guías de los Juzgados de Paz, 1900, 1901 y 1902; Libro Copiador, n° 10, folio 12; Registro de Patentes Comerciales, 1900-1904.**

²⁸ 3.209 vacunos y 4.424 lanares.

²⁹ En 1913 se han movido hacia Buenos Aires alrededor de 1.500 cabezas de vacunos; hacia Río Negro 3.379 cabezas y a Neuquén 2.475.

III. Casas comerciales en el territorio

Hasta aquí hemos intentado analizar el movimiento de mercancías en el territorio, ahora trataremos de exponer un cuadro de situación respecto al crecimiento y expansión de casas y firmas comerciales, sólo en función de completar el panorama descrito, ya que no nos será posible presentar aquí un análisis pormenorizado de las mismas. En 1892 se aprobó la Ley de Patentes n° 2.855, que estipulaba el cobro de un canon anual a aquellos que ejercieran cualquier ramo comercial, industrial o profesional. Hemos hallado los registros del pago de dicha patente para los años de 1901, 1904, 1910, 1913, 1914 y 1918 de casi la totalidad de los departamentos del Territorio del Neuquén.³⁰

A partir de dicha información podemos describir, en primer lugar, la distribución –de acuerdo a los diferentes años– de las áreas de mayor y menor concentración de casas comerciales y/o actividades mercantiles que se hallan en el Territorio del Neuquén para tener una primera aproximación sobre los espacios regionales que podrían ser considerados centros de dicha actividad.

En 1901 el noroeste es sin lugar a dudas el área que registra la mayor actividad de casas comerciales, siendo la localidad de Chos Malal la más importante, en segundo lugar le sigue Junín de los Andes ubicado al sur de la provincia. Para 1904 el espacio se ha ampliado: en el norte aparecen Las Lajas y Minas como centros importantes y Neuquén –en la Confluencia– se registra por primera vez con diez casas; hacia el este del territorio aparecen las localidades de Picún Leufú y Piedra del Aguila y hacia el sur se observa la presencia de San Martín de los Andes, Junín de los Andes y Zañico.

En 1910 Las Lajas, Chos Malal, Ñorquín y Minas reflejan un total de 107 centros de actividad comercial; la zona de la Confluencia, 50 casas y aparecen Aluminé y Collon Curá con cinco y trece casas respectivamente. En este año lo más llamativo es el crecimiento de la actividad mercantil en Neuquén –a seis años de funcionar como capital– que ha pasado de diez a 42 casas registradas; la aparición de Ñorquín con 35 casas y el crecimiento de Las Lajas con 32.

En 1913, la tendencia en los departamentos del noroeste se mantiene, mientras que el área central es la que manifiesta un mayor crecimiento localizado en Neuquén, Picún Leufú y Aluminé. Por el sur, Junín de los Andes sigue conservando su situación de centro comercial más desarrollado. 1914 es un año particular, tanto por el cambio en la concentración geográfica de la actividad comercial, como por el crecimiento de establecimientos. Neuquén es la localidad más importante y le sigue Zapala –que aparece por primera vez registrada– con 35 casas. En el sur San Martín de los Andes concentra el mayor número de comercios y en el norte Las Lajas, Chos Malal, Minas y Ñorquín se mantienen con algunas disminuciones en estas dos últimas localidades.

³⁰ Los registros de algunos años consignan tipo de comercio o actividad y el canon de la patente paga; en otros sólo se declara el monto de la patente que se ha pagado. Por inferencia hemos tomado el canon del impuesto y hemos establecido aproximadamente el tipo de comercio al que se hace referencia; hasta 1918 aparentemente no ha habido aumento de los montos. El canon que registran estas fuentes declaran el pago de 50 pesos por actividades como Vendedor ambulante, Acopio de frutos y Molinos; entre 72 y 300 pesos para Almacenes de Ramos Generales; los Despachos de bebidas y aquellos comercios que declaran expendio de bebidas son los que se hallan con un gravamen más alto, entre 400 y 600 pesos; Hoteles, Billares, Fondas, Cafés pagan entre 400 y 690 pesos (mayoritariamente todos tienen expendio de bebidas); los talleres como herrerías, imprentas y fábricas de carros rondan entre 50 y 100 pesos. Estas son las principales casas comerciales del Territorio, por lo que las muestras tomadas han tenido en cuenta específicamente a este grupo de casas y actividades, dejando de lado algunas como mercerías, cines, sastrerías y otras actividades propias de la actividad urbana pero no muy relevantes para la identificación de centros de comercialización y circulación de mercancías. El pago se realiza en moneda argentina y el monto es girado por la administración del territorio con sus respectivos comprobantes a la administración nacional. Los abastecedores chilenos no pagan dicho impuesto.

Para 1918 la zona del noroeste cuenta con 104 casas distribuidas entre Las Lajas, Ñorquín y Chos Malal principalmente; para el sur, 34 establecimientos; para el área centro del Territorio, 142 casas repartidas entre Neuquén y Zapala como principales centros. La mayor parte de estas casas comerciales constituyen, principalmente, almacenes de ramos generales, que en varios casos aparecen combinados con ventas de artículos de tienda, o con despacho de bebidas; y centros de acopios de «frutos del país» (cueros, lana, sal, hilos). En los centros de mayor desarrollo urbano –Neuquén, Zapala– se registran una serie de comercios y actividades que revelan las características de centros más desarrollados. También su mayor aporte fiscal está relacionado con la presencia de una serie de actividades y comercios como hoteles, billares, mercerías, sastrerías, cafés, fondas, etc., que pagan en concepto de patentes valores más altos.

Creemos que los centros de acopio que funcionaron como centros de compra de la producción de pequeños y medianos productores del espacio rural, sobre todo en la comercialización de lana lavada y sucia, cueros (yeguarizos, cabríos, lanares, etc.) y otros frutos. Por su parte, los almacenes de ramos generales ocuparon el lugar de centros de abastecimiento para dicha población.

Un Censo Comercial Provincial, realizado en el año 1920, nos aporta una información más detallada respecto a las firmas comerciales, los valores en existencia declarados y el capital en giro de algunas localidades del territorio, sobre todo del área Norte y Centro del mismo. A pesar de que la fuente mencionada no revela datos respecto a los departamentos del Sur y Confluencia –uno de los más importantes para nuestro análisis–, surge de una observación general, la importancia central que ha adquirido Zapala la cual refleja no sólo el mayor número de firmas comerciales censadas (107 firmas), sino también los valores en existencia más altos, así como de capital en giro y monto de ventas. Estos valores contrastan significativamente con aquellos correspondientes a localidades de la zona Norte donde encontramos, por ejemplo, para la localidad de Chos Malal –uno de los centros más importantes en la primera década del siglo– la presencia de 18 firmas comerciales censadas con un valor de existencia y giro anual menor que el de Zapala. El resto de las localidades censadas reflejan valores menores en concepto de ventas y capital en giro, así como un número menor de firmas comerciales registradas. Sin embargo, la característica de éstas es una concentración de la actividad comercial respecto a la propiedad de los comercios; por ejemplo en los casos de Chingue (Minas), Valvarco, Andacollo, Las Ovejas, Paso Villagra y Añelo, mayoritariamente encontramos entre dos y siete firmas por localidad en manos de uno o dos propietarios. En el caso de Chos Malal, las 18 firmas registradas se reparten entre cuatro propietarios que concentran la mayor parte de la actividad comercial: S. Agnud; Della Cha; J. Martín y Zacarías Parada. En forma contraria, los registros para Zapala muestran una gama más amplia de propietarios de firmas comerciales de los cuales se destacan: Abdala Hnos.; Aberbuj Hnos.; Severino Afione; Sapag e Hijos; Zingoni y Cía.; Rambeaud y Cía. y José Wainstein, entre otros.

De lo analizado hasta aquí se observa la importancia creciente que ha adquirido el área centro del territorio del Neuquén en cuanto a la expansión de la actividad comercial a partir de 1910. Aparentemente esta área ha suplantado a las ciudades chilenas en su carácter de centros de abastecimiento e intercambio de mercancías derivadas de la producción rural (cueros y lana fundamentalmente). Este fue un desarrollo combinado con la apertura y construcción de caminos carreteros internos que facilitaron la comunicación entre las distintas regiones; según la Guía Comercial Edelman de 1924, en Zapala convergían y de allí partían casi todas las vías de comunicación con que contaba el territorio³¹; asimismo, hasta 1913 el comercio del Territorio

³¹ Parten de Zapala: camino carretero a San Martín de Los Andes, Catan Lil, y Junín de los Andes, a Las Lajas, a Chos Malal, Loncopué y Ñorquín. Todos estos son traficables por automóviles, excepto el tramo Ñorquín-Chos Malal. Hay camino carretero

era tributario exclusivo de las plazas chilenas –Valdivia, Temuco, Victoria, Los Angeles y Chillán, pero *«la llegada del Ferrocarril a Zapala y el establecimiento en ese punto de fuertes casas de comercio, la dispersión en todas direcciones de acopiadores de frutos en general, con asiento allí, realizaron la obra de nacionalismo... Hoy la corriente de comercio ha cambiado enteramente de ruta, y de Zapala sigue a Bahía Blanca y de allí siempre en procura de mejoramiento, a la capital Federal, donde está profundamente ligado.»*³²

Otros estudios, como el ya citado de Ardissonne, también consideran la llegada del Ferrocarril Sud a Zapala como la causa principal del crecimiento de esta población: *«Es la estación (Zapala) que tiene mayor área de galpones en todo el territorio... después de Neuquén, es la primera en número de pasajeros y compite con Senillosa en ganado despachado y sus productos... Conviene más llevar el ganado a Zapala que al ferrocarril de San Antonio Oeste, porque de este modo se lleva a Buenos Aires sin trasbordo.»*³³

Lo analizado hasta el momento corresponde específicamente al tráfico legal de animales y mercancías. Queda, por último, realizar una breve consideración respecto a la posible existencia de un circuito ilegal, paralelo a los que hemos descrito. Medir el alcance del tráfico ilegal de ganado o mercancías de por sí resulta una tarea difícil de llevar a cabo, sobre todo por la carencia de fuentes primarias que nos permitan hacer un seguimiento del mismo; nosotros tratamos de acercarnos a la problemática analizando los expedientes que obran en el Archivo de la Justicia Letrada del Neuquén,³⁴ considerando los casos caratulados como robo, abigeato y hurto, ya que entre 1900 y 1915 -años que hemos analizado por completo- no existe ninguna carátula de expediente por contrabando.

La primera observación a realizar es que resulta difícil hablar en términos de contrabando; la Justicia aparentemente lo que intenta controlar y termina condenando es la práctica del cuatrero, más que la entrada o salida ilegal de mercancías de un país a otro. En más de 100 expedientes analizados entre 1900 y 1915, los casos tratan de delitos ocurridos dentro del territorio, en su mayoría los mismos tienen que ver con el robo de ganado menor y mayor en volúmenes muy pequeños.³⁵ En su mayoría el robo tiene por objetivo extraer el cuero y la carne del animal y por lo general los que delinquen son de nacionalidad chilena que se declaran como peones o jornaleros al servicio de otros propietarios. En los casos en que el robo tiene por destino ser pasado a Chile, los animales de preferencia son los ovinos y los yeguarizos, este ganado se comercializa antes de llegar a los puertos aduaneros chilenos y en otros casos suelen llegar hasta las ferias de las ciudades del Pacífico siguiendo las rutas y pasos cordilleranos que utiliza el tráfico legal.³⁶ Es de resaltar que en los expedientes vistos el volumen de lo robado, sólo supera en un caso los 300 animales. Tampoco hemos hallado la presencia de comerciantes chilenos o redes de intercambio que nos hicieran suponer la presencia de un comercio ilegal organizado.

a Aluminé, pasando por Llamuco y Zainuco; a las Coloradas, Ruca Choroy y Quillén, también a los baños de Copahue, pasando por Las Lajas. Cfr. *Guía Comercial Edelman*, 1924. Buenos Aires, Talleres gráficos Neuman y Cía.

³² *Idem*, p. 36.

³³ Cfr. Romualdo Ardissonne, *op. cit.*, pp. 415-416.

³⁴ Archivo de la Justicia Letrada del Neuquén en lo Criminal. Años 1900-1915. Expedientes varios.

³⁵ En general el ganado robado oscila entre uno y diez animales; solo en dos casos hemos hallado el robo de 300 ovejas que el inculpado declara como destino el país trasandino.

³⁶ Un solo expediente declara a la feria de Chillán (Chile) como destino del ganado robado. AJLCN, exp. 165, lcg. 166, 1907.

A partir de esta información, las características que presenta el robo de ganado en el territorio hasta 1915 no puede considerarse como un factor de peso en el intercambio fronterizo, ya que los volúmenes que representan resultan insignificantes en comparación con el movimiento que refleja el comercio legal en el Territorio. Sin embargo, la cuestión no está cerrada ya que hay un conjunto de fuentes secundarias que dan cuenta justamente de la importancia de dicho tráfico ilegal, por lo tanto será necesario revisar estas ideas a la luz de una documentación más completa.

Conclusiones

Con este artículo hemos querido relativizar algunas cuestiones respecto a las características de la economía neuquina en las primeras décadas del siglo XX. En general, la bibliografía regional ha tendido a sobredimensionar –para la etapa anterior a 1930– la importancia de los mercados chilenos como generadores de una demanda de ganado neuquino, y por lo tanto han convertido a dicho intercambio en un agente central del desarrollo de la economía del Territorio. Esto último llevó a una serie de especulaciones acerca de las características de Neuquén como espacio fronterizo y marginal al desarrollo agroexportador de orientación atlántica vigente en la Argentina del período.³⁷

A nuestro entender dicha explicación se ha construido a partir de una serie de fuentes que en su mayoría han tenido una mirada centrada en el norte neuquino.³⁸ Esta imagen de una fuerte dependencia de los mercados trasandinos –que podría ser en parte aceptada para la realidad del norte de la provincia hasta 1914– no puede ser generalizada para todo el Territorio. Ya en los primeros años del siglo el sureste del Territorio manifiesta una articulación atlántica en la comercialización de lanas y cueros.³⁹ En este sentido, el traslado de la capital a la Confluencia en 1904 adquiere nuevamente importancia respecto a la conformación de circuitos de intercambio.⁴⁰

³⁷ Los trabajos de Susana Bandicri, en general han tomado como referencia el Norte de la provincia del Neuquén y en algunos aspectos creemos que sus afirmaciones son acertadas al momento de circunscribir el análisis a esta región. Cfr. **Condicionantes históricos...**, op. cit. Sin embargo, en otros trabajos más recientes, la autora ha hecho extensivo a todo el territorio algunas apreciaciones, fundada en la escasa importancia del ganado ovino en la producción neuquina y en la poca importancia del Ferrocarril Sud, que la han llevado a sostener el funcionamiento del territorio neuquino «como un espacio absolutamente desvinculado del mercado nacional y totalmente integrado con las provincias del sur chileno». Sin dejar de valorar los aportes centrales de los trabajos de Bandicri a la comprensión del intercambio fronterizo argentino-chileno y que en gran parte no pueden ser desconocidos para quienes aborden la problemática, nos permitimos disentir en algunos aspectos. Cfr. *Idem*. **Mercado interno y regiones marginales. Un ajuste de periodización**. V Jornadas Interescuelas-Departamentos de Historia, Montevideo, 1995.

³⁸ El Informe de Gabriel Carrasco, **De Buenos Aires al Neuquén. Reseña geográfica, industrial, administrativa**, publicado en 1902, relata su viaje hasta Chos Malal y desde allí intenta una caracterización del Territorio. A pesar de esto el mismo Carrasco aclara que las condiciones de que el comercio se realice centralmente con Chile se debe a dos razones: una la inexistencia de vías férreas ni caminos transitables desde Bahía Blanca hasta los andes; la segunda era la falta de control aduanero en el territorio argentino y por lo tanto la facilidad del tránsito cordillerano. Cfr. *Idem*, pp. 78-79.

³⁹ Podemos distinguir cuatro zonas de donde parten estas mercancías: Confluencia, de donde salen el 24% del total de lanas que llega Bahía Blanca, el 17,07% de cueros lanares y el 33% de los cueros vacunos; Picún Leufú que participa con el 8,4% de lana enviada a Bahía, el 17,4% de los cueros lanares y el 25% de los cueros vacunos; Sañicó que es propiedad de Fernando Zingoni uno de los ganaderos más importantes del Territorio y la zona de Collón Curá y Junín de Los Andes, donde Juan Mendaña es el principal propietario que opera con distintos consignatarios. Mendaña transporta el 56% del total de la lana, el 39,67% de los cueros lanares y el 29,43% de los cueros vacunos hacia Bahía Blanca.

⁴⁰ Dicha medida propuesta y llevada a cabo por el gobernador Bouquet Roldán en 1904 recibió el cuestionamiento de los pobladores de Chos Malal y de aquellos como el Ing. Alsina, que poseía un establecimiento ganadero en Las Lajas y aspiraba

En general, nos parece que las interpretaciones realizadas han quedado presas de una percepción ligada a la realidad neuquina del siglo pasado, desestimando la importancia de los cambios económicos de fin de siglo. Una nota que nos resulta ejemplificadora de la percepción a la que hemos aludido, es la reflexión que le mereció el traslado de la capital al coronel Olascoaga. Para este militar de la Conquista, al tener el territorio del Neuquén una forma de triángulo donde Confluencia vendría a ser su vértice, hacerla su capital sería como «colocar un portero en el fondo de la casa»⁴¹. Para Olascoaga no cabe duda que el «frente» de la provincia era el Pacífico por su relación de dependencia con el país trasandino; esto podría considerarse como una imagen «residual» del imaginario de la Conquista, es decir un espacio que por varios siglos había funcionado como región integrada al espacio chileno y era el Neuquén que él mismo había «recuperado» para el pabellón nacional. Sin embargo, a principios del siglo XX, algunas zonas del territorio manifestaban una circulación de mercancías orientada hacia los mercados nacionales.

El traslado de la capital, en estas condiciones, puede ser interpretado como parte de una estrategia de consolidar el «frente» de la provincia hacia el Atlántico; por otro lado, la importancia que adquirió el sur de Buenos Aires -especialmente Bahía Blanca- a fines del siglo XIX y primeras décadas del XX, y el traslado del ovino al espacio patagónico reflejan condiciones materiales para una comercialización de la producción ganadera y sus derivados de este nuevo espacio.

Hasta aquí, nos resulta importante comprender que la vinculación comercial con Chile siguió vigente durante las primeras décadas del siglo XX, sin embargo al mismo tiempo se articuló una vinculación de orientación atlántica que se vio reforzada y sostenida por el traslado de la capital a la Confluencia y la llegada del Ferrocarril Sud a Zapala en 1913, actuando ambos factores como agentes dinamizadores de un intercambio que estaba conformándose tempranamente. Esta orientación se consolidará -en cuanto al volumen del movimiento- antes de 1920 y a partir de aquí los circuitos orientados al Pacífico -sin desaparecer- quedarán reducidos a algunas áreas del Norte, reorientándose la circulación del área Centro y Sur hacia los puertos del Atlántico. Como primera aproximación podríamos plantear que la vinculación comercial de Neuquén con Chile se mantuvo bajo las características conformadas en el siglo pasado, pero lo que se modificó fue la importancia de dicho tráfico como único factor dinamizador del desarrollo de la economía neuquina, rol que desempeñó en la centuria pasada. Esta función, en principio, será asumida también por los mercados del Atlántico antes de 1930 y el impacto de la Gran Crisis deberá analizarse a la luz de estos aspectos que ya se hacen presentes en los años de 1920.

a convertir dicha localidad en capital, o del General Olascoaga -ex gobernador del territorio, para quien los criterios estratégicos defensivos de la frontera externa resultaban de suma importancia. Por el contrario, la medida fue recibida con beneplácito por los vecinos de la zona de Barrancas -en la frontera norte al límite con Mendoza-, los vecinos del Departamento de Catan Lil y del Departamento de Junín de los Andes; en el caso de estos últimos nos parece claro que las vinculaciones del sur con Bahía Blanca y otros pueblos de Río Negro convertían en una ventaja el corrimiento de la capital a la zona de la Confluencia; en el caso de Barrancas aún nos queda el interrogante de si su adhesión era un problema de rivalidad con la localidad de Chos Malal o por el contrario representaba una aspiración de los intereses de los pobladores de la zona en su relación con un circuito hacia Mendoza y hacia otras localidades de la provincia de La Pampa.

⁴¹ Citado en Orietta Favaro, «La gestión del Gobernador Bouquet Roldán y el traslado de la Capitalidad del Territorio» *Boletín del Departamento de Historia*, Neuquén, Facultad de Humanidades, Univ. Nacional del Comahue, 1985, 6; p. 53.

Anexo

Cuadro 1: Importaciones y exportaciones a Chile (\$ oro)

Año	Import. (procedencia)	Exporta. (destino)	Saldo balanza com. argentina
1910	519.110	2.825.655	2.306.545
1911	753.261	3.150.085	2.396.824
1912	663.409	2.564.356	1.900.947
1913	833.314	2.088.368	1.255.054
1914	582.377	1.318.979	736.602
1915	1.044.804	1.805.164	760.360
1916	1.597.223	1.626.709	29.486
1917	3.732.224	4.364.991	632.767
1918	8.343.661	8.634.386	290.725
1919	8.917.651	3.037.691	-5.879.960
1920	6.962.458	5.204.711	-1.757.747
1921	4.333.029	1.593.777	-2.739.252
1922	3.570.257	2.417.771	-1.152.486
1923	3.961.355	4.355.299	393.944

Fuente: Argentina. Dirección General de Estadística. **El Comercio Exterior Argentino en 1921-1922 y Noticia Sumaria desde 1910 a 1922.** Informe n° 1. Serie C. N° 1, 1923.

Cuadro 2: Cargas totales despachadas en cada estación de Río Negro y Neuquén por el Ferrocarril Sud entre 1904-1931

Estación	Ovino(u)	%	Vacuno(u)	%	Alfalfa (tn)	Lana (tn)
Río Colorado	1.142.842	28,0	5.124	5,9	12.668	21.015
Choele Choel	107.306	2,6	4.888	0,8	16.230	7.525
Chimpay	151.017	3,7	15.726	2,6	1.596	2.412
Chelforo	134.645	3,3	7.485	1,2	46	5.052
Río Negro	426.229	10,5	37.512	6,3	45.792	10.309
Allen	35.686	0,8	4.561	0,7	93.478	306
Cipolletti	89.765	2,2	41.448	7,0	207.530	422
Neuquén	66.560	1,6	82.560	14,0	1.980	10.182
Plottier	21.947	0,5	2.514		2.530	305
Senillosa	784.294	19,3	73.658	12,4	30	2.083
Challaco	385		4		42	825
R.Castro	29.237	0,7	4.551	0,7	12	2.775
Zapala	1.069.309	26,0	279.480	47,4	25	25.998
Totales	4.058.921		589.501		381.959	86.109

Fuente: Argentina. Ministerio de Obras Públicas, **Estadísticas de Ferrocarriles en explotación,** Buenos Aires, años 1904 a 1931.

Cuadro 3: Movimiento de ganado vacuno y ovino despachado por las estaciones del Ferrocarril Sud correspondientes al Territorio del Neuquén (en números índice, 1921= 100)

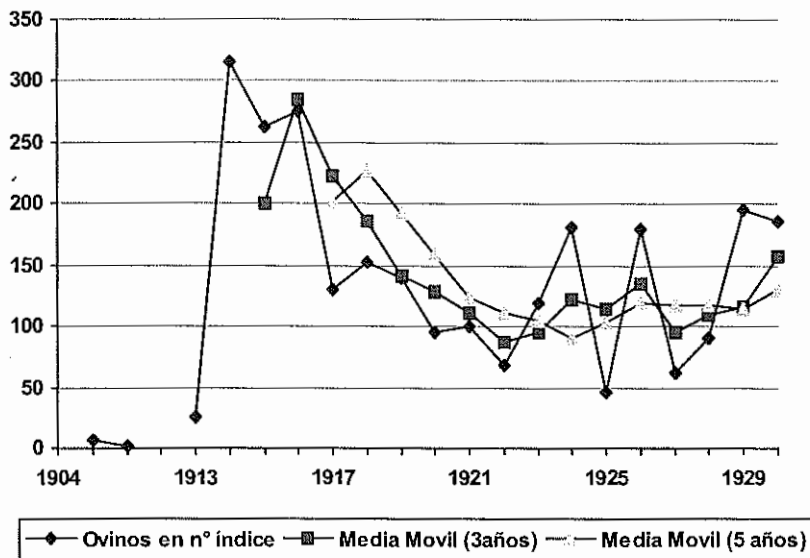
Año	Ovino	A (3 años)	B (5 años)	Vacuno	A'	B'
1904	0,8					
1906	6			3		
1908	2			10		
1911	0,5			31		
1913	26			401		
1914	315			361		
1915	263	201		367	376	
1916	275	284		275	334	
1917	131	223	202	111	251	303
1918	153	186	227	176	154	258
1919	140	141	192	255	180	236
1920	96	129	159	106	179	184
1921*	100	112	124	100	153	149
1922	69	88	111	34	80	134
1923	120	96	105	25	53	104
1924	181	123	91	65	41	66
1925	46	115	103	38	42	52
1926	180	135	119	48	50	42
1927	62	96	117	31	39	41
1928	90	110	118	26	35	41
1929	196	116	114	27	28	34
1931	186	157	131	145	66	55

A y B: Medias móviles.

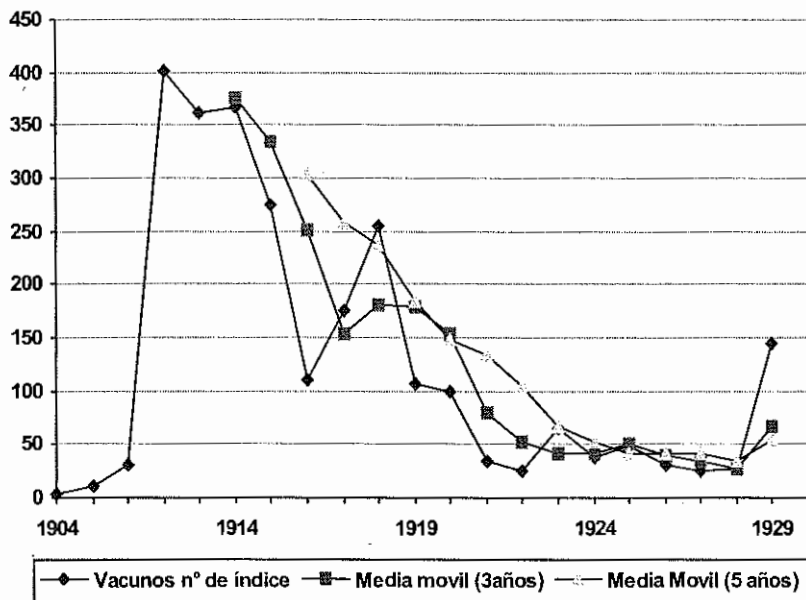
* 1921 año base, representa la mediana de la serie.

Fuente: Idem cuadro 2.

Ovinos despachados por FFCC Sud
Estaciones de Neuquén



Vacunos despachados por FFCC Sud
Estaciones de Neuquén



Cuadro 4: Movimiento ganadero con destino a Chile y a las estaciones del Ferrocarril Sud

Año	Por fcc desde Neuquén		Chile	
	Ovino	Vacuno	Ovino	Vacuno
1906	4.843	587	16.849	7.914
1909	1.064	116	83.321	67.321
1915-1918*	635.792	159.510	14.374	48.660
1919	108.788	43.707	19.482	3.954
1920	74.332	18.308	21.116	2.443
1921	77.222	17.123	39.922	6.727
1922	54.018	5.823	1.150	474
1923	93.408	4.363	8.394	2.264
1924	140.339	11.170	1.798	2.374
1925	35.685	6.527	562	5.294
1926	139.240	8.336	15.713	11.479
1927	48.339	5.347	11.182	12.903
1928	70.196	4.543	5.001	6.854
1929	151.587	4.648	5.612	16.121
1931	144.126	24.917	-	-

* Sólo Lonquimay.

Fuente: Estadísticas del Ferrocarril Sud, op. cit. Datos del **Boletín Estadístico de Chile** (aporte de investigadores de la Universidad de La Frontera).

Cuadro 5: Movimiento de mercancías y ganado según destino declarado por las Guías del Juzgado de Paz de Loncopué (lugar que ocupa cada destino en porcentaje)

	1909	1910	1911	1912	1913	1914	1915	1926	1927	1934
Chile	85,9	78,8	92,1	93,5	88,1	85	72	11	2,9	4,6
B. Blanca	2,4	-	0,7	1,9	3,7	6	-	-	1,9	2,1
Neuquén	2,4	9,5	4,6	5,1	2,3	1	-	-	1	3,1
Chubut	-	1,7	3,3	0,3	-	-	-	-	2,9	-
Las Lajas	-	-	0,7	-	-	-	3	6,7	4,8	2,6
Zapala	-	-	-	-	2,3	2,9	8	48,7	45,2	19,0
Norquín	-	-	-	-	1	5,2	9	17,6	26,0	29,2
Minas	-	-	-	-	-	-	-	1,6	1,0	3,0
B. Aires	-	-	-	-	-	-	-	5,7	3,8	20,5
Río Negro	-	-	-	-	-	-	-	-	2,9	3,6

Fuente: Neuquén. Juzgado de Paz de Loncopué, **Libro del Juzgado de Paz de Loncopué. Registro de guías para el movimiento de ganado y frutos del país.** Varios años.

**Cuadro 6: Movimiento de ganado y mercancías de Loncopué.
Volúmenes totales entre 1909-1915 y 1926, 1927 y 1934**

	Vacunos	Yeguarizos	Mulares	Lanares	Cabrío
C.Pacífico	15.194	10.000	8.267	56.301	27.122
C.Atlántico	20.235	5.271	1.542	69.955	56.972

	Lana (tn)	Cuero cabrío (tn)	Cuero lanar (tn)	Cerda (tn)
C. Pacífico	112	43,5	11	-
C. Atlántico	108	51	4	7

**Cuadro 7: Movimiento de mercancías, según destinos,
del departamento de Chos Malal entre 1910 y 1914**

	Cuero vacuno	Cuero lanar	Cuero cabrío	Lana (kg)	Cerda
A Chile	-	-	4.484	18.295	-
Bahia Blanca	304	742	9.290	21.478	905
Río Negro	7	70	500	-	222

Fuente: Neuquén. Archivo Histórico Provincial, **Guías del Juzgado de Paz de Chos Malal**. Caja de archivo, s/d.

**Cuadro 8: Movimiento de ganado y mecancias
del departamento de Chos Malal. Año 1919**

Destino	Vacunos	Yeguarizos	Mulares	Lanares	Cabríos
Chile	57	435	751	1.190	44
Cipolletti	340	59	38	-	-
C.Cordero	222	119	392	112	22
Minas	3.362	2.001	515	7.418	6.788
Zapala	180	76	283	50	-
Neuquén	100	20	-	-	-
Ñorquín	-	7	-	200	-
Añelo	178	170	17	62	136
T.Malal	172	104	8	200	140
C.Saltos	50	29	72	-	-
B.Aires	96	-	-	-	-

Destino	Cueros vacunos	Cueros cabríos	Cueros lanares	Lana kg
Chile	-	2.399	62	4.330
Cipolletti	-	130	-	-
C.Cordero	17	1.580	-	2.321
Zapala	-	632	40	2.550
B. BLanca	38	3.034	232	6.655
B. Aires	-	3.813	74	1.439
C.Saltos	-	81	-	238

Fuente: Neuquén. Archivo Histórico Provincial, **Cajas de Archivo**.
Guías del Juzgado de Paz de Chos Malal, 1919.