

COMERCIO Y COMUNICACIÓN EN EL RÍO DE LA PLATA. LA ARTICULACIÓN DE LOS MERCADOS REGIONALES EN EL PERÍODO VIRREINAL RIOPLATENSE. LOS CAMINOS, LOS TRANSPORTES Y LOS TRANSPORTISTAS

TRADE AND COMMUNICATION IN THE RÍO DE LA PLATA. THE ARTICULATION OF REGIONAL MARKETS IN THE VICEREGAL PERIOD. THE ROADS, TRANSPORTS AND TRANSPORTERS

María Claudia Errecart
Estudiante de Maestría,
Universidad Nacional de Tres de Febrero
<https://orcid.org/0000-0002-5040-6151>
claudiaerrecart65@gmail.com

Recibido: enero 25 de 2019 - Aceptado: mayo 30 de 2019

Resumen:

El Río de la Plata, con su complejo portuario, era el punto de encuentro de una serie de vínculos comerciales que se establecían entre las diferentes regiones del Virreinato del Río de la Plata y el mercado trasatlántico. Buenos Aires tenía la Aduana, y allí confluía la circulación mercantil intrarregional. El vínculo obligado con el río de la Plata no excluía la posibilidad de que existiera un mercado interno con características intrínsecas. Esta probabilidad afectaría indirectamente la conformación del espacio económico rioplatense, dado que su estructura dependía de las relaciones económicas que se establecían allí. Para comenzar a delimitar este espacio reconstruiré los caminos de la época en sus aspectos geográficos y económicos, estudiaré los transportes y me acercaré a los transportistas a través de las guías de Aduana de Buenos Aires. El comercio intrarregional concede en la praxis una línea para analizar las distintas formas que pueden adquirir los espacios económicos dentro de un territorio. El estudio de los medios y los actores permitirá un acercamiento a su configuración espacial en términos económicos.

Palabras-clave: Virreinato del Río de la Plata; comercio; caminos; transportes; transportistas.

Abstract:

The Río de la Plata, with its port complex, was the meeting point of a series of commercial links established between the different regions of the Río de la Plata Viceroyalty and the transatlantic market. Buenos Aires had the Customs, and there the intraregional mercantile circulation converged. The obligatory link with the Río de la Plata did not exclude the possibility of an internal market with intrinsic characteristics. This probability would indirectly affect the conformation of the Río de la Plata economic space, given that its structure depended on the economic relations established there. To begin to delimit this space, I will reconstruct the roads of the time in their geographical and economic aspects, I will study the transports and I will approach the transporters through the guides of Customs of Buenos Aires. In practice, intraregional trade provides a line for analysing the different forms that economic spaces can take within a territory. The study of the means and the actors will allow an approach their spatial configuration in economic terms.

Keywords: Río de la Plata Viceroyalty; trade; roads; transports; transporters.

Introducción

La delimitación de las regiones y sus vínculos mercantiles es un problema que se ha reinstalado recientemente en la nueva historiografía en construcción. Establecer cuáles eran los límites de cada región del territorio del Virreinato del Río de la Plata y cómo se articulaban entre sí ha llevado a distintos investigadores a preguntarse por las variables que deberían utilizar para abordar el problema. Y es que estas preguntas surgen de otro problema mayor que la historiografía ha dejado en reposo durante largo tiempo: la cuestión de las relaciones de poder entre la Península Ibérica y los territorios americanos, que condicionaron la nueva configuración política decimonónica. El enfoque económico brinda la posibilidad de constituir diversas dimensiones del problema al incorporar la observación de los vínculos económicos entre los actores de la época. Los resultados de estas revisiones podrían ser reveladores sobre los fenómenos que llevaron a los acontecimientos del siglo XIX, aunque, mi interés se centra ahora en comprender el Antiguo Régimen. Un primer paso es el estudio de la conformación de los espacios económicos, a través del análisis de las regiones que los conformaban y las relaciones que establecían entre sí.

Es posible, para delimitar una región, el abordaje desde ciertas variables relacionadas con su naturaleza, sistema productivo y relaciones mercantiles.¹ Al examinar

¹ Fernando Jumar y Nicolás Biangardi, "La conjunción entre espacio económico y territorialidad. Río de la Plata. Siglo XVIII", en Rodolfo Richard-Jorba y Marta S. Bonaudo (Coords.), Investigaciones regionales. Enfoques para la Historia, siglos XVIII-XX, La Plata (Argentina), FaHCE-UNLP, 2014, pp. 75-91.

las relaciones que vinculan una región con el resto se determina, en una dimensión mayor, el tipo de espacio económico² que surge de estas conexiones. La conexión entre regiones dependía (además de los aspectos geográficos y de los avances tecnológicos) de varios factores relacionados directa e indirectamente con el transporte, y este estaba supeditado a las nuevas reglamentaciones políticas y económicas de la época. Por un lado, la nueva configuración territorial, y por el otro, el Auto de libre internación que estableció el Virrey Pedro de Cevallos, en 1777, por el cual habilitó formalmente la ruta Buenos Aires-Potosí. Esta ruta había sido utilizada de manera por momentos clandestina durante dos siglos, fue regularizada de modo permanente por Cevallos, dando un nuevo dinamismo al comercio y la circulación³. El crecimiento en el servicio de transporte dependió también de la posibilidad de acceder a los recursos para lograr un nivel de efectividad mayor.

El transporte, no solo posibilitaba el acceso a los diversos mercados regionales, sino que además era el complemento terrestre que permitía el contacto con el comercio ultramarino y la comunicación con la Península Ibérica. El transporte no sólo fue el soporte para la relación entre estos mercados, sino que también, con su presencia, debió afectar indefectiblemente la producción y el comercio local allí por donde pasara.

Este trabajo se aplica al estudio de los caminos que conectaban los distintos puntos comerciales dentro de los espacios económicos supeditados y relacionados al nuevo Virreinato. Se busca establecer las características geográficas y económicas de los mismos, aunque el objetivo mayor es el de revelar los aspectos dinámicos de la articulación de los mercados a través del análisis del transporte y los actores vinculados al mismo. El estudio del transporte permite detectar los cambios en los flujos mercantiles a largo plazo y las transformaciones estructurales en el plano económico que derivarían de ello.

Ponderar estos componentes estructurales de la economía es una vía para el estudio de algunos de los condicionantes en la articulación de los mercados regionales. La importancia de estas variables ya ha sido considerada por los grandes clásicos. Max Weber⁴ dedica un espacio al estudio del transporte en general. Fernand Braudel⁵ caracteriza el transporte del siglo XVI en el Mediterráneo, para introducirse en la dinámica del comercio

² Se toma como referencia la noción de 'espacio económico' de François Perroux, concepto utilizado en diversos trabajos del equipo de investigación.

³ Paula Ermila Rivasplata Varillas, "La libre internación y extracción de mercaderías y metales vía Buenos Aires (1770-1810)", en *Temas Americanistas*, N° 23, 2009, pp. 39-66, p. 40.

⁴ Max Weber, *Historia económica general*, México, Fondo de Cultura Económica, 1997, pp. 117-128.

⁵ Fernand Braudel, *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*, México, Fondo de Cultura Económica, 1987, pp. 801-803.

marítimo de la época. Ya más cercano en tiempo y espacio, Ruggiero Romano establece la importancia del transporte para el desarrollo de la economía interna americana entre los siglos XVI y XVIII: “El problema del transporte adquiere gran importancia prácticamente en toda la extensión del espacio americano. No basta con importar bienes desde Europa o de Asia. Veracruz, Cartagena, Buenos Aires, Valparaíso, Acapulco o Callao son centros importantes, y a partir de ellos se debe organizar la distribución hacia el interior”.⁶

La bibliografía sobre el estudio del virreinato ha resaltado la existencia de tres rutas principales que unían a Buenos Aires con el interior, pero además de estos caminos, había otros que llevaban el comercio y la comunicación a destinos alternativos. Estos caminos y rutas han sido estudiados desde distintas perspectivas con el fin de comprender las ventajas y desventajas que ofrecían a los itinerantes. Además de ver los aspectos topográficos de los mismos, se han considerado otras variantes como las distancias entre poblados y parajes, los peligros de las travesías, la incidencia del clima y las regulaciones de la corona sobre el mantenimiento y mejoras. Enrique M. Barba⁷ realiza un estudio de las distintas rutas que conectaban con Buenos Aires, desde su conformación hasta nuestros días. Su trabajo es uno de los primeros aportes sobre el tema en términos historiográficos. Luego, Luis Garay⁸ atiende la constitución y posterior desarrollo de los caminos en Santiago del Estero. Por su parte, Héctor Publio Pérez Ángel⁹ establece la relevancia de los caminos de Sudamérica para el desarrollo de las producciones regionales y, al igual que Barba, se ocupa de sus aspectos constitutivos.

Esos aspectos constitutivos dependían, en cierta forma, del interés de las partes involucradas en el desarrollo del transporte. La legislación local daría cuenta de la participación de los funcionarios reales al respecto. Estos podían llegar a tener dificultades para comunicarse con el interior del territorio y debían accionar en función de esas necesidades. El trabajo de María Luisa Pérez González¹⁰ aborda este tema buscando los antecedentes sobre el interés de la corona en relación con los caminos en España y América, antes de las reformas de fines del siglo XVIII. Por su parte, Clara Elena Suárez

⁶ Ruggiero Romano, *Mecanismo y elementos del sistema económico colonial americano, siglos XVI- XVIII*, México, El Colegio de México/Fondo de Cultura Económica/Fideicomiso Historia de las Américas, 2004, p. 337.

⁷ Enrique M. Barba, *Rastrilladas, huellas y caminos*, Buenos Aires, Raigal, 1956.

⁸ Luis Garay, *Camino real (caminos del tiempo)*, Santiago del Estero, Gobierno de la Provincia de Santiago del Estero/Jefatura de Gabinete de Ministros, 2007.

⁹ Héctor P. Pérez Ángel, “Caminos reales: raíces ancestrales del desarrollo vial. Una visión de integración suramericana”, en Claudio A. Briceño Monzón y José Alberto Olivari (Comps.), *Vías de comunicación y geohistoria en Sudamérica*, Mérida, Universidad de Los Andes, 2009, pp. 139-163.

¹⁰ María L. Pérez González, “Los caminos reales de América en la legislación y en la historia”, en *Anuario de estudios americanos*, Vol. 58, N° 1, 2001, pp. 33-60.

Argüellos¹¹ busca esos antecedentes en el pensamiento económico de principios de ese siglo. En este trabajo veremos algunos aspectos de esta cuestión.

En la práctica, los caminos se iban constituyendo como rutas comerciales de acuerdo con las necesidades de los comerciantes y transportistas. Algunos autores han dedicado sus trabajos a estudiar esta cuestión. Walter B. L. Bose¹² analiza la carrera de postas y correos entre los siglos XVII y XIX. En esa misma línea se encuentran los trabajos de C. Galván Moreno¹³, que se centra en el río de la Plata en el siglo XVIII. Ambos autores escribían para la revista de *Correos y telégrafos*, publicada por la Dirección General de Correos y Telégrafos, y buscaban establecer los antecedentes constitutivos de esta entidad. Para ello, escudriñaban en los diarios de viajeros y en la normativa de la época para rastrear información al respecto.

De estas fuentes también se valieron otros autores para estudiar los transportes y a los transportistas de este período. Los trabajos de Miguel Ángel Rosal¹⁴, Pablo Lacoste¹⁵, Ana María Rivera Medina y Ana Fanchín¹⁶, Gabriela Sica¹⁷ y Viviana Conti y Gabriela Sica¹⁸, se encuentran en esta línea de análisis. Rosal estudia el transporte terrestre en el espacio bonaerense entre fines del siglo XVIII y principios del XIX. Lacoste se aboca al estudio del transporte en la ruta hacia Cuyo en el siglo XVIII. Rivera Medina y Fanchín tienen como objetivo establecer las relaciones entre la industria vitivinícola y el desarrollo

¹¹ Clara Elena Suárez Argüellos, “La importancia del transporte en el pensamiento económico de España en la primera mitad del siglo XVIII”, en Martínez López-Cano, María del Pilar y Ludlow, Leonor (coord) *Historia del pensamiento económico: del mercantilismo al liberalismo*, México, Instituto Mora, 2007, pp. 47-63.

¹² Walter Bose, “Expedición y recepción de correspondencia en la época del Virreinato del Río de la Plata”, *La Plata (Argentina)*, en *Humanidades*, Tomo XXIII, 1933, pp. 375-397; “Viajando por las postas de Buenos Aires a Chile. Extracto de la obra de John Miers. 1819-1825”, en *Revista de Correos y Telégrafos*, Buenos Aires, Dirección General de Correos y Telégrafos, 1939, pp. 14-20.

¹³ Celedonio Galván Moreno, en *Revista de Correos y Telégrafos*, N° 3, Buenos Aires, Dirección General de Correos y Telégrafos, 1937, pp. 26-29 y C. Galván Moreno, “Postas de carretas de bueyes. Un interesante proyecto para mejorar las comunicaciones en la época de la independencia”, en *Revista de Correos y Telégrafos*, N° 69, Buenos Aires, Dirección General de Correos y Telégrafos, 1943, pp. 547-555.

¹⁴ Miguel Ángel Rosal, “Transporte terrestre y circulación de mercancías en el espacio rioplatense (1781-1811)”, en *Anuario IEHS*, 3, Tandil, 1989, pp. 123-159 y M. A. Rosal, “El transporte terrestre a través del espacio rioplatense durante las primeras décadas del período independiente”, en *Anuario de Estudios Americanos*, n° 57, N° 2, 2000, pp. 543-575.

¹⁵ Pablo Lacoste, “Carretas y transporte terrestre bioceánico: la ruta Buenos Aires-Mendoza en el siglo XVIII”, en *Estudios Iberoamericanos*, Vol. 31, N° 1, Porto Alegre, 2005, pp. 7-34; “El tropero y el origen de la burguesía en el Cono Sur (Mendoza, siglo XVIII)”, en *Estudios Iberoamericanos*, vol. 31, N° 2, 2005, pp. 177-205; “El arriero y el transporte terrestre en el Cono Sur (Mendoza 1780-1800)”, en *Revista de Indias*, vol. LXVIII, N° 244, 2008, pp. 35-68.

¹⁶ Ana María Rivera Medina y Ana Fanchín, “Las carretas del vino: tráfico y fletes en el San Juan de la Frontera, en el reino de Chile (siglo XVII)”, en *Revista de Historia Social y de las Mentalidades*, N° X, vol. 1, Santiago, 2006, pp. 11-33.

¹⁷ Gabriela Sica, “Del tráfico caravanero a la arriería colonial indígena en Jujuy. Siglos XVII y XVIII”, en *Revista transporte y territorio*, N° 3, Buenos Aires, Universidad de Buenos Aires, 2010, pp.23-39.

¹⁸ Viviana Conti y Gabriela Sica, “Arrieros andinos de la colonia a la independencia. El negocio de la arriería en Jujuy, noroeste argentino”, en *Nuevo mundo, mundos nuevos, Débats*, 2011, <http://journals.openedition.org/nuevomundo/60560> (consulta 10/02/2019).

del transporte en el siglo XVII. Sica analiza el surgimiento de la arriería en Jujuy y junto a Conti estudia esta actividad hasta el período independentista.

Los estudios que se abocaron al análisis de determinados aspectos del transporte en el período pre-independentista, si bien aportan elementos esenciales al estudio de este tema, no tenían en su horizonte el propósito de establecer una mirada global de la cuestión. Al reunir los aportes sobre el tema, se puede instituir un campo para abordar problemas de mayor envergadura.

Además de reunir estudios sobre el tema, en este primer avance de la investigación, sondeo la potencialidad de las fuentes para determinar el rol del transporte en la integración de los mercados regionales. En primer lugar, se analizarán los caminos en sus aspectos topográficos y en su función como soporte estructural del transporte a través de fuentes cualitativas como son las narraciones de viajeros, actas de cabildo y disposiciones reales. En segundo lugar, con las guías de Aduana de Buenos Aires como fuente principal, se examinarán los componentes operativos del transporte. En tercer lugar y para finalizar se realizará un balance de los aportes de este trabajo. Se parte de la hipótesis de que la frecuencia de los contactos podría permitir determinar el grado de integración de los mercados regionales¹⁹.

Los caminos

Desde el período de exploración del territorio llevado a cabo por los adelantados españoles, se buscaban caminos que permitieran el acceso a las distintas poblaciones indígenas y a los recursos de las que se valían. Más allá del interés por acceder a las supuestas riquezas de las cuales hablaban los relatos, también había una necesidad real de obtener los bienes indispensables para la subsistencia de los expedicionarios devenidos luego en pobladores permanentes.

¹⁹ Diversos autores han estudiado la integración de los mercados regionales de cereales en Europa a través de las fluctuaciones de los precios de los mismos en el mercado: Emilio Sereni, *Capitalismo y mercado nacional*, Barcelona, Crítica, 1980, Rafael Barquín Gil, "Transporte y precio del trigo en el siglo XIX: creación y reordenación de un mercado nacional", en *Revista de Historia Económica*, N°1, invierno, 1997, pp. 17-48, T. Martínez Vara, "La integración del mercado del trigo en el norte y en la Castilla del Duero, 1800-1860. Algunas reflexiones", en *Historia Agraria* 19, 1999, 43-73 y E. Llopis Agelán y M. Jerez Méndez, "El mercado de trigo en Castilla y León, 1691-1788: Arbitraje espacial e intervención", en *Historia Agraria*, N° 25, 2001, pp. 13-68, entre otros. Daniel Peña y Nicolás Sánchez Albornoz, *Dependencia dinámica entre precios agrícolas. El trigo en España, 1857-1890. Un estudio empírico*, Madrid, Banco de España, 1983, p. 117, y K. G. Persson, *Grain Markets in Europe, 1500-1900. Integration and Deregulation*, Cambridge, Cambridge University Press, 1999, p. 100, resaltan otras variables como la circulación de la información, la fluidez de los contactos y la solidez de las redes mercantiles para explicar las fluctuaciones en las series de precios que permitirían la mayor integración entre mercados. Este enfoque es criticado por A. Arcondo, *La Noción de Mercado en Economía y su utilización en Historia*, en *Revista de Economía y Estadística*, Cuarta Época, Vol. 31, N° 1-2, 1990, p. 70, que lo considera insuficiente para explicar el proceso. Este tipo de análisis es inviable dadas las particularidades de la economía americana durante el Antiguo Régimen. En futuros trabajos ahondaré más en esta cuestión.

Estos caminos, en la mayoría de los casos eran simples huellas que creaban los indígenas en su trajinar. Luego se convertirían con el tiempo en las rutas que unirían las ciudades principales de los territorios de la América del Sur fundadas según el derrotero de los expedicionarios. Un ejemplo de ello es el caso de Diego de Rojas que en 1543 inició su exploración desde el Cuzco a través del camino del Inca. Cruzó los tambos de Quispicanchi, Urcos, Quiquijana, Cangalla, Combapata, San Pablo de Cacha, Lurucachi, Chúngara y Agabirí. Siguió, bordeando el río Titicaca hasta Calamarca con dirección a Charcas. Llegó a Tucumán y en Salavina murió. Fue sucedido al frente de la expedición por Francisco de Mendoza. Éste penetró en Córdoba y luego llegó hasta el fuerte de Caboto en 1545, siendo el primer español que bajando del Perú llegó al Río de la Plata. Ambos fundaron ciudades durante sus travesías que posteriormente serían puntos neurálgicos para el comercio y la comunicación.²⁰

Desde el Paraguay, luego de que Juan de Salazar y Espinoza fundara Asunción en 1537, hubo intentos infructuosos de aventurarse tierra adentro en busca de una ruta hacia el Perú y el Atlántico. Estos fueron frustrados por los indígenas de la región y las malas condiciones de las sendas forjadas por los propios expedicionarios. Como el camino hacia el mar estaba bloqueado por el avance portugués en la región, la vía fluvial se convertiría en la ruta más conveniente para llegar al contacto con ultramar por la desembocadura del Paraná y la cuenca del Plata.²¹

El vínculo entre el Río de la Plata y la región cuyana se estableció más tardíamente. La corriente expansiva de conquista, desde la Capitanía de Chile, tomó en cuenta esta región como una posible vía de contacto con el Alto Perú a través de la cordillera. La falta de metales preciosos en la zona desalentó a los españoles y la convirtió en una región periférica carente de atracción para la exploración. En 1541, Francisco de Villagra recorrió la provincia camino a Chile y difundió la noticia de su hallazgo, pero la falta de recursos desanimó a los exploradores que se internaron en ella. Recién en el siglo XVIII, con los cambios en los flujos comerciales, se consolidó la ruta hacia el Río de la Plata.²²

²⁰ E. Barba, *Rastrilladas, huellas y caminos*, pp. 3-4.

²¹ Isabel Paredes, "El comercio en la subregión de Paraguay a fines del siglo XVIII", San Carlos de Bariloche (Río Negro), *Jornadas Interescuelas*, Universidad Nacional del Comahue, 2009, p. 4.

²² María Esther Martínez Perea, *Mendoza, siglos XVIII y XIX. Un modelo de regionalización en el Pacífico sur*, Mendoza, Junta de Estudios Históricos de Mendoza, 1996, pp. 40-41.

Mapa 1: Las tres rutas principales que conectaban con el complejo portuario rioplatense



Fuente: elaboración propia

Para el siglo XVIII, existían tres rutas interiores principales que confluían en el Complejo portuario rioplatense (Mapa 1). Una que conectaba con la región cuyana²³, otra que se extendía hacia Córdoba, Santiago del Estero, Tucumán, Salta y luego hacia el norte hasta Potosí y algunas poblaciones del altiplano²⁴ y una tercera ruta se dirigía hacia Paraguay, por el litoral. Estas rutas tenían una serie de bifurcaciones y puntos intermedios que hacían de soporte para el mantenimiento de las mismas. Hacia el sudoeste había un cuarto camino que era utilizado en las expediciones hacia las salinas y en el comercio con los indígenas.

Además de las rutas comerciales hacia tierra adentro, el complejo portuario tenía su propia dinámica. Esta se movía al ritmo del comercio regional y del que generaba la llegada y partida de diferentes buques de ultramar. Los comerciantes y hacendados que tenían intereses económicos en ambas bandas del río transitaban el espacio regularmente, por lo que la circulación de bienes y personas entre las dos orillas era constante. Los comerciantes que venían a buscar mercancías para llevar a los poblados de la región y abastecer las pulperías que salpicaban la frontera bonaerense agregaban un movimiento extra a la actividad portuaria.

El movimiento comercial del complejo portuario derivaba en una serie de actividades que brindaban bienes y servicios para abastecer las distintas necesidades que surgían de la propia actividad del mismo. A los requerimientos de los residentes del lugar se agregaban los de aquellos que estaban de paso fomentando el desarrollo productivo de la región y la aparición de nuevas actividades vinculadas a la elaboración de alimentos y mercancías para aprovisionar los barcos que se encontraban allí o partían hacia los diferentes destinos.²⁵

Las partidas hacia los diferentes destinos estaban supeditadas a variables como el clima y las distancias. Las contingencias relacionadas con estas variables frustraban los planes comerciales en más de una ocasión y hacían dificultosos los contactos y la comunicación

²³ Ésta región y el comercio que deriva de ella es abordada por José Soverzo en su Tesis de Maestría: *La garganta del comercio interoceánico en la América del Sur Hispana. Mendoza y sus relaciones comerciales con el Río de la Plata y los mercados del Pacífico Sur Americano, 1779-1783*, Tesis de Maestría en Historia, Universidad de Tres de Febrero, Argentina, 2017.

²⁴ Analizo ésta ruta en profundidad en: María Claudia Errecart, “Redescubriendo la ruta hacia el norte. Del puerto de Buenos Aires a Potosí, en las postrimerías del siglo XVIII”, en María Emilia Sandrín y Nicolás Biangardi (Comps.), *Los espacios portuarios. Un lugar de encuentro entre disciplinas*, La Plata, FaHCE-UNLP, 2013, pp. 235 –258.

²⁵ Para un análisis más exhaustivo ir a: María Emilia Sandrín, *Bizcocheras, lancheros y demás... Los estímulos económicos de la guerra para los sectores medios y/o bajos del complejo portuario rioplatense. 1735-1737*, Saarbrücken, Editorial Económica Española, 2011.

entre las regiones. Las estaciones con lluvias dejaban los caminos intransitables y aumentaban las probabilidades de pérdidas económicas. Los viajes hacia destinos lejanos eran más azarosos porque se acrecentaban significativamente las posibilidades de riesgos e imprevistos. Es por ello que existía, por parte de los funcionarios de la época, una real intención de conocerlos topográficamente y mejorarlos.

El afán de acondicionar y preservar los caminos se puede percibir en los documentos y escritos de la época. En los Acuerdos del Cabildo de Buenos Aires se advierte la preocupación que había por el estado de los caminos y el transporte, y las disposiciones que se establecieron para mejorarlos a lo largo del siglo XVII y XVIII. También se evidencian los inconvenientes que enfrentaban los transportistas en las regiones que atravesaban. Por ejemplo, el 13 de octubre de 1614 se menciona a Sebastián Horduña como visitador de caminos y tambos, quien el 21 de septiembre había hecho abrir el camino al río de Las Conchas sobre la barraca, cerrado por los dueños de las chacras de la zona para extender sus terrenos. El 3 de enero de 1626 el gobernador Francisco de Céspedes dijo que era necesario arreglar los caminos para que los vecinos pudieran transitarlos hacia otras provincias y desde esas provincias lograran traer los productos que faltaban en ésta. En 1663, el gobernador José Martínez de Salazar dispuso que la guardia de Luján fuera el pasaje obligado para los que llegaban o partían de Buenos Aires, en un intento de controlar el tráfico interno²⁶ y el 22 de septiembre de 1683 se leyó una petición del Capitán José Gil Negrete para pedir el cierre del camino que transitaba por el Alto de Arrecifes. Denunciaba la matanza de animales por parte de los carreteros que provenían de Cuyo y de los indios Pampas que correteaban la zona, con perjuicio para los “accioneros de ganado” y los vecinos que tenían vacunos por esas tierras²⁷.

Durante el siglo XVIII, continuó la preocupación local por los problemas ligados a los caminos y el transporte. El 4 de julio de 1705 el Gobernador de las Provincias del Río de la Plata Don Alonso Juan de Valdéz y Inclan emitió una orden que impedía la entrada de carretas provenientes de Chile y el desembarco de esclavos del navío Amfritit, por una epidemia de viruela que se había desatado en dicha embarcación y en el reino de Chile. Esta orden procuraba resguardar a la población de esta enfermedad, aún a riesgo de que se perdiera la mercancía.²⁸

²⁶ E. Barba, *Rastrilladas, huellas y caminos*, pp. 8-9.

²⁷ Archivo General de la Nación (Buenos Aires, Argentina) (AGN), Sala IX (S. IX), Acuerdos del extinguido Cabildo de Buenos Aires (AECBA), Tomo XVI - Libro X, p. 152.

²⁸ AGN, S. IX, AECBA, Tomo I- Libro XIII, pp. 353-355.

El 23 de mayo de 1709, se dio tratamiento a una cuestión que preocupaba a las distintas gobernaciones del interior: el ataque, robos y muertes que cometían los indios mocovíes en las poblaciones y caminos. Proponían entrar en los territorios de estas comunidades para castigar el accionar indígena. El 31 de enero de 1714 se nombró a Juan de la Cruz Gaitán como Alguacil Mayor de la Santa Hermandad de la ciudad de Buenos Aires para que “atienda a la seguridad de los excesos que cada día se cometen en la campaña y cele la seguridad de los caminos como conviene”²⁹.

Además de las disposiciones locales, también había un interés en España por favorecer el contacto y el comercio entre las regiones. La comunicación hacia el interior del territorio preocupaba a los funcionarios reales porque era un elemento básico para poder ejercer el gobierno desde la península. Al respecto, Campillo argumentaba:

Yo no pretendo que se hagan caminos reales ni calzadas a la antigua usanza romana, ni que se pongan sillas de postas, pero pregunto ¿es acaso un imposible abrir paso por un pedazo de monte para la comunicación de un pueblo, o de alguna provincia con otra, echar un barco a un río, poner en los despoblados grandes de treinta o cuarenta leguas, de trecho en trecho, aunque no sea más que doce o quince chozas para abrigo de los comerciantes que pasan por aquellos caminos?³⁰

En su escrito, Campillo dedica un capítulo a explicar cómo establecer un sistema de correos y postas para facilitar la comunicación y el comercio en América.³¹ En consonancia con los consejos de este autor, el 17 de diciembre de 1789 se lee en la sala de acuerdos del Cabildo de Buenos Aires una real cédula que ordena hacer puentes y crear caminos donde fuera necesario, a lo cual el Cabildo dispone que se cumpla y ejecute dicha orden.³²

Toda la normativa de fines del siglo XVIII relacionada con el comercio y las comunicaciones tenía como finalidad favorecer y facilitar el contacto entre regiones. Carrió de la Vandra, en funciones de gobierno en 1771 instó a la creación de una serie de postas para que los viajeros tuvieran donde recuperarse del viaje. En su recorrido describe los aspectos topográficos de las regiones que atraviesa. Este relato es una fuente inevitable para descubrir el relieve de los caminos de la época.

²⁹ AGN, S.IX, AECBA, Tomo III- Libro XVI, p. 18.

³⁰ José del Campillo y Cosío, Nuevo sistema de gobierno económico para la América, Madrid (España), Imprenta de Benito Cano, 1789, p. 77.

³¹ J. del Campillo y Cosío, Nuevo sistema de gobierno, pp. 238-260.

³² AGN, S.IX, AECBA, Tomo IX- Libro L, p. 216.

La ruta del Oeste hacia Cuyo...

La geografía de la ruta que llevaba a la región cuyana variaba considerablemente según las zonas. La ruta hacia Mendoza comprendía un total de 266 leguas y se tardaba alrededor de 60 días de un punto al otro. Esta era llana y con buenos pastos, aunque con escasez de leña y agua.³³ En su primer tramo se encontraban algunos montes de tala y bañados que en tiempos de lluvia entorpecían los viajes. El clima de la zona ribereña era templado y húmedo. En el invierno, solían soplar vientos del S. o S.O. llamados “pamperos” procedentes de la zona pampeana. Eran fríos pero no duraban mucho tiempo. Los vientos del S.E. por el contrario eran más persistentes y aparecían en los meses de primavera, complicando la navegación fluvial.

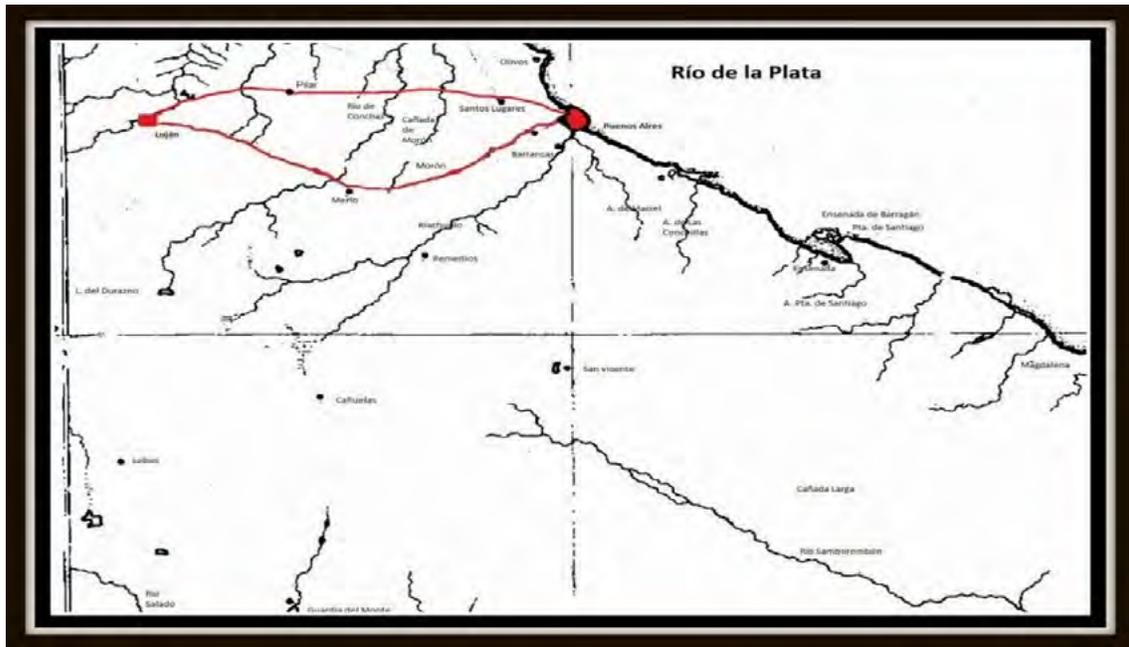
El primer trayecto era común para el viaje a Cuyo y el Norte. Esta parte del camino estaba salpicada de chacras y estancias que permitían el aprovisionamiento para las travesías. Hasta Luján había dos caminos alternativos (Mapa 2). Uno era por Las Conchas y Pilar. El otro era por Merlo. El primero, aunque más corto, se utilizaba poco porque el terreno era bajo y propenso a inundarse.

Como muestra el Mapa 2, el camino de Las Conchas, por Pilar era el más directo hacia Luján, pero, al cruzar por terrenos anegadizos se convertía en el menos apto para transitar con carretas y mulas con carga. En un principio el camino de Las Conchas tenía su recorrido por la barranca que bordeaba el río hasta Olivos estableciendo una puerta de entrada a los bienes para el sustento de la ciudad. Estos productos no sólo provenían de las chacras cercanas, sino también de Santa Fe, Corrientes y la provincia del Paraguay³⁴. Con el tiempo los propios transportistas, con el diario trajinar, fueron configurando el camino alejándose de la costa, hasta que adquirió las características que muestra el mapa. Cuando por iniciativa del gobierno, en 1663, Luján se convirtió en el paso obligado de entrada y salida de Buenos Aires, esta ruta terminó de constituirse llegando hasta la Villa de Luján.

³³ Fernando Borrero, Descripción de las provincias del río de la Plata. Según el diario de la 2da. Partida de demarcación de límites entre los dominios de España y Portugal que dio principio a fines de 1783 y concluyó en 1801, Buenos Aires, Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto, Imprenta y Casa editora “Juan A. Alsina”, 1911, p. 34.

³⁴ F. Barba, Rastrilladas, huellas y caminos, p. 7.

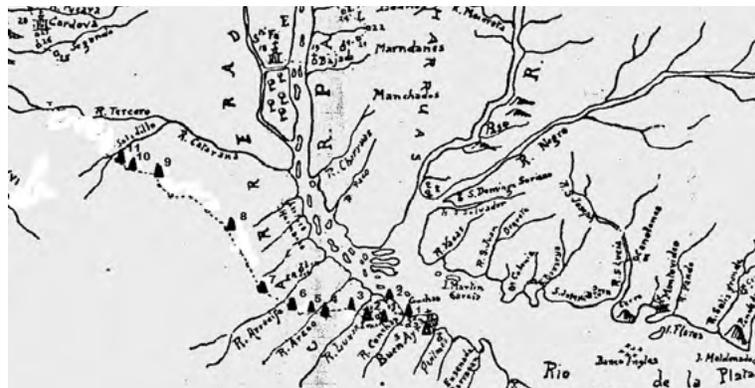
Mapa 2: Caminos alternativos hasta Luján



Fuente: elaboración propia

A partir de Luján se encontraban las postas de Cañada de la Cruz, San Antonio de Areco, Chacras de Ayala, Arrecifes, Pergamino, India Muerta, Esquina de la Guardia, Cabeza de Tigre y Saladillo de Ruy Díaz. En esta última había una bifurcación que separaba las rutas. Este trayecto cruzaba por extensos campos de cardales que molestaban al ganado, pero servían de leña, un elemento que escaseaba en la región.

Mapa 3: Mapa topográfico de las primeras postas compartidas por los viajeros que iban al Norte y a la región cuyana



Fuente: Elaboración propia sobre original en: Bose (1933). Postas: 1- Morón. 2- Villa de Luján. 3- Cañada de la Cruz. 4- San Antonio de Areco. 5- Chacras de Ayala. 6- Arrecifes. 7- Pergamino. 8- India Muerta. 9- Esquina de la Guardia. 10- Cabeza de Tigre. 11- Saladillo de Ruy Díaz. Camino alternativo hasta Luján: 1- Las Conchas. 2- Pilar.

El Mapa 3 muestra ciertos aspectos de la ruta que son relevantes. Hasta la posta de India Muerta se puede ver que el camino regularmente atravesaba algunos ríos y aunque no están en el mapa, había un sinnúmero de arroyos que tenían su desembocadura en estas corrientes de agua, lo que hace pensar que este primer tramo era fértil y adecuado para la agricultura y la cría de ganado, una característica que explica lo que Carrió de la Vandra vio en 1771 al salir de Buenos Aires, en su viaje hacia el norte y que relata de esta manera:

El pago de Areco tiene muchos hacendados, con un río de corto caudal y de este nombre, con espaciosas campañas, en donde se cría todo género de ganados; pero a lo que más se aplican es al mular, que venden tierno a los invernadores de Córdoba. Los caballos de su uso son todos corpulentos y capones, y hay sujeto que tiene cincuenta para su silla y a correspondencia toda su familia, que tienen tropillas de a trece y catorce, con una yegua llamada madrina, de que jamás se apartan.³⁵

El desarrollo productivo de la región estaba orientado a tres mercados económicos: el local, el interregional y el de ultramar. Cumplía con el abastecimiento de la ciudad de Buenos Aires y del complejo portuario con los suministros necesarios para su subsistencia. Producía un excedente ganadero (cría de mulas y caballos) para el mercado interno y comerciaba con el mercado trasatlántico a través de los productos pecuarios, que encontraban su mayor exponente en los cueros.

Para tener una muestra del mercado regional nos remitiremos a un trabajo elaborado en el año 2013 que aborda esta cuestión. Así pudimos establecer que entre los meses de julio de 1782 y julio de 1783, entraron a Buenos Aires desde la región río de la Plata distintos productos destinados a abastecer la demanda interna y portuaria como: accesorios para el transporte, derivados bovinos, maderas, mobiliarios y elementos de decoración, telas, transportes, vegetales, Batata, carne salada, grasa de cerdo, habas, harina, lengua salada, limón, maíz, miel, maní, naranja, orejón, poroto, trigo y cueros. Los cueros, en una cantidad considerable (45.116 unidades), estaban destinados al mercado ultramarino.³⁶

A diferencia del mercado ultramarino, el interno demandaba animales en pie para el transporte. Los caballos eran ideales para viajes rápidos y con poca carga en el llano. Las mulas, en cambio, se destinaban en su mayoría a las regiones con terrenos

³⁵ Alonso Carrió de la Vandra, *El lazarillo de ciegos caminantes*, Barcelona (España), Biblioteca Ayacucho, 1985, p. 34.

³⁶ María Claudia Errecart y José Svarzo, "De tierra adentro al río. El Complejo portuario rioplatense a partir de las guías de aduana de Buenos Aires a fines del siglo XVIII", XIV Jornadas Interescuelas y/o Departamentos de Historia, Universidad Nacional de Cuyo, 2013.

escarpados. Estas eran enviadas hacia los invernaderos de Córdoba, para luego dirigirlas hacia el norte y así emplearlas como animales de carga en el camino que conducía al Alto Perú. En el Cuadro 1 se exhibe una muestra de la cantidad de mulas que circulaban hacia la región septentrional en algunos meses entre los años 1779-1783.

Los datos son parciales porque falta relevar algunos meses de cada año, pero revelan la importancia de la producción mular destinada para el transporte en el norte del virreinato. Estas salían de la zona pampeana a los dos años y eran llevadas a Córdoba. Luego de la invernada partían con más fortaleza hacia el norte acompañadas de yeguas y caballos. El Cuadro 1 muestra que no existe un patrón en cuanto a meses-cantidad de mulas. Así por ejemplo en octubre de 1780 fueron enviadas 1500 mulas hacia Córdoba y en el mismo mes, pero del año 1782, se registran solo 40 animales que van hacia el mismo destino. Tampoco se percibe un incremento en la producción. Solo en diciembre de 1783 hay un aumento en comparación con 1779, pero al no tener los datos de los otros años en ese mes no podemos establecer el comportamiento del mercado en ese período.

Este análisis de la circulación mercantil permite mostrar la producción regional en el Río de la Plata para establecer la importancia que adquiere en función de los otros mercados regionales. Uno de ellos es el de Cuyo en su comunicación con Chile, y para llegar al otro lado de la Cordillera de los Andes, hay que retomar la ruta que nos dirige hacia allí. Esta, como habíamos dicho, compartía el trayecto inicial con la ruta hacia el Norte, pero luego se separaba y seguía rumbo al oeste. El Mapa 4 muestra las postas que sostenían la ruta hasta Mendoza.

Cuadro 1: Cantidad de mulas que circulaban hacia el interior entre 1779-1783

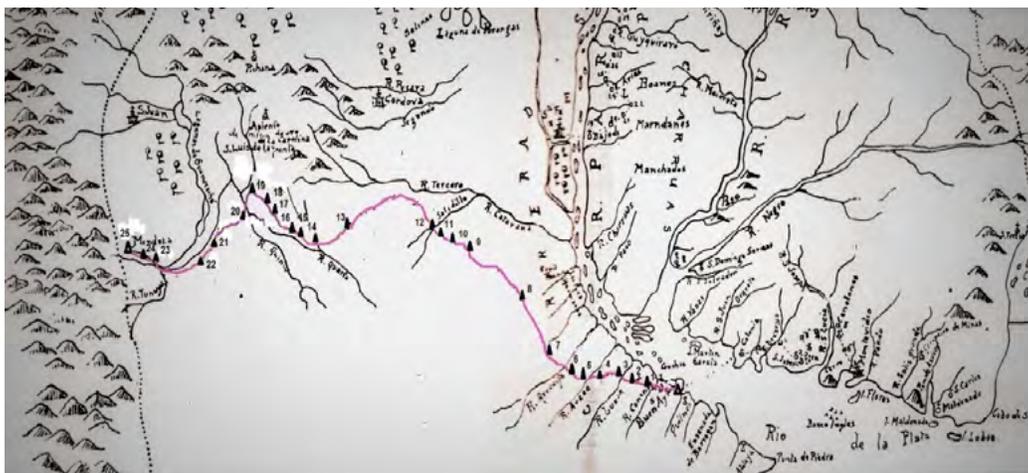
	1779	1780	1781	1782	1783	Total
Enero		200				200
Febrero						
Marzo		83				83
Abril			250		30	280
Mayo		700	859		100	1.659
Junio		1.240				1.240
Julio				200		200
Agosto		260				260
Septiembre						
Octubre		1.500	600	40	1.200	3.340
Noviembre				24	50	74
Diciembre	486				1.500	1.986
Total	486	3.983	1.709	264	1.880	8.322

Fuente: AGN, XIII-14-09-01; 33-11-02; 33-11-03; 34-01-05; 34-02-01; 34-03-01; 34-04-01; 34-04-02; 14-09-05.

Algunos de los trayectos desde el paraje “El Sauce” hasta Mendoza tenían escasez de agua y leña, por lo que era necesario regular los viajes para no carecer de ambas en los tramos más largos de la ruta entre postas. En ocasiones, donde no había sauces para obtener leña, los viajeros se robaban las estacas de los corrales para hacer fuego, con gran perjuicio para los dueños de las tierras.³⁷ A la falta de leña y agua se sumaban las dificultades del terreno. Por el diario trajinar se marcaban los caminos con hondos huellones que dificultaban el tránsito de carretas y mulas, con roturas y pérdidas de mercancías, y generaban trastornos a los viajeros que deseaban aligerar la marcha.³⁸

Otro de los inconvenientes que debían afrontar estos viajeros era el cruce de ríos caudalosos en algunas épocas del año. Como era imposible vadearlos a pie o con los transportes terrestres, improvisaban balsas para tal fin con los elementos que tenían a su alcance, tal es el caso del río Desaguadero. Dadas las condiciones de este lugar, se habían levantado algunos negocios de campaña para abastecer y entretener a los troperos, carreteros y viajeros. Como el suministro de alcohol era generoso, solían suscitarse conflictos entre los peones de los arreos que también involucraban a los capataces y los amos. Estos enfrentamientos retrasaban los viajes y en ocasiones terminaban en la justicia, con algún muerto o herido.³⁹

Mapa 4: Camino de postas hasta Mendoza



Fuente: Elaboración propia sobre original en: Bose (1933). Postas: 1- Morón. 2- Villa de Luján. 3- Cañada de la Cruz. 4- San Antonio de Areco. 5- Chacras de Ayala. 6- Arrecifes. 7- Pergamino. 8- India Muerta. 9- Esquina de la Guardia. 10- Cabeza de Tigre. 11- Saladillo de Ruy Díaz. 12- El Paso. 13- El Sauce. 14- Carreta Quemada. 15- San José. 16- Río Cuarto. 17- Principio de la lagunilla. 18- Paso de la lagunilla. 19- Paso de Las Lajas. 20- Morro. 21- San Luis de Loyola. 22- Corocorto. 23- Médano Grande. 24- Vuelta de la Ciénaga. 25- Mendoza.

³⁷ A. Carrió de la Vandra, *El lazarillo de ciegos caminantes*, p. 79.

³⁸ E. Barba, *Rastrilladas, huellas y caminos*, p. 27.

³⁹ P. Lacoste, “Carretas y transporte terrestre bioceánico”, p. 11.

Los indios insumisos eran otro problema para considerar. Atacaban las caravanas de carretas y los arreos de mulas llevándose los bienes y generando pérdidas considerables a los comerciantes, viajeros y transportistas. Algunas actas del cabildo de Buenos Aires evidencian esta cuestión. En un acuerdo del 2 de julio de 1777, se leyó una carta del Virrey Vértiz disponiendo que se establecieran distintas guardias en la región, extendiendo esta orden a la jurisdicción de Córdoba. Esta ciudad debía poner una Guardia en las Tunas para proteger de estos ataques a todo el río Tercero y el camino que iba hacia Mendoza y San Juan.⁴⁰

Según el Diario de demarcación de 1783, “El distrito de Mendoza, San Juan y San Luis, bajo una temperatura admirable, abunda copiosamente de todo lo necesario para las comodidades y regalos de la vida humana, y es de muy ventajosas proporciones para el Comercio: tiene sobrada extensión, se halla bien poblado, y en general sus tierras son sustanciosas y feraces y á propósito para el cultivo.”⁴¹

Desde Mendoza hasta Santiago de Chile se contaban cien leguas que se podían atravesar en cuatro días con carga liviana y un buen arriero. Este camino se hacía a lomo de mulas entre laderas empinadas y precipicios, con riesgos considerables para los viajeros. El paso principal para Chile era el de Uspallata, atravesando el puente del Inca, por ser el de más fácil acceso. Este paso se cerraba por la nieve durante varios meses del año, lo que interrumpía las comunicaciones durante ese lapso de tiempo. Existían otros pasos al sur que eran utilizados por los indígenas de la región para sus correrías de uno y otro lado de la cordillera, pero no lograron suplir al de Uspallata.⁴²

El comercio entre el Río de la Plata y Chile ameritaba la búsqueda de vías de comunicación alternativas en un intento de conectar los dos océanos. Esto se daba en consonancia con un crecimiento en los vínculos mercantiles con el espacio rioplatense, desde todo el territorio virreinal. Los bienes que circulaban desde Cuyo hacia Buenos Aires eran en su mayoría bebidas y frutas disecadas y recibían esclavos, yerba, plata y efectos de Castilla entre otros bienes.⁴³ En este contexto de intercambio fluido entre ambos espacios, se terminó de consolidar la ruta de Cuyo-Buenos Aires.

⁴⁰ AGN, S.IX, AECBA, Tomo VI, Libro XL, pp. 87-90.

⁴¹ F. Borrero, Descripción de las provincias, p. 33.

⁴² M. Martínez Perea, Mendoza, siglos XVIII y XIX, pp. 61-64.

⁴³ J. Svarzo, “La garganta del comercio interoceánico”, 2017.

La ruta del Norte...

La ruta hacia el norte, a diferencia de la cuyana, atravesaba varias ciudades del interior con sus respectivas jurisdicciones hasta llegar a su extremo en la región septentrional. La primera de ellas era Córdoba. Entre el Saladillo de Ruy Díaz y esta ciudad había 8 postas y 54 leguas y desde Buenos Aires el viaje duraba alrededor de 50 días.

Los viajeros, a orillas del Río Tercero, se encontraban con los primeros algarrobos, además de chañares y sauces. Algunos sembradíos de trigo y cebada daban cuenta de la existencia de pequeños agricultores en la zona que también criaban algún ganado. En las cercanías del Río Segundo, el paisaje se tornaba más estéril, para luego recuperar las características de antes. Ya cerca de la ciudad, aparecía un monte que garantizaba el aprovisionamiento de leña y madera a la misma.

Córdoba se encontraba en el centro del territorio y allí confluían desde el siglo XVI los flujos comerciales de todas las regiones que luego conformarían el Virreinato del Río de la Plata. Cuyo con vino y aguardiente, Buenos Aires con productos de Castilla y esclavos, Santa Fe y Corrientes con mulas (al igual que Buenos Aires) para el mercado salteño en la parte norte del virreinato.⁴⁴ Era un punto estratégico para el comercio, pero no constituía un polo de atracción, sino un lugar de tránsito para los viajeros y transportistas y un sitio de internada para las mulas que iban hacia el norte.⁴⁵

Entre Córdoba y Santiago del Estero había 115 leguas distribuidas en 8 postas. Esta parte del camino estaba salpicada de ríos y montes hasta Cachi, donde terminaba la jurisdicción de Córdoba. A medida que la ruta se adentraba en la jurisdicción de Santiago del Estero la tierra se volvía más salitrosa y seca. Algunos estudios relativizan estas apreciaciones, considerando que los viajes se hacían en los períodos de mayor sequía y

⁴⁴ Para ver la importancia de Córdoba como centro neurálgico del comercio virreinal ir a: Carlos S. Assadourian, "Potosí y el crecimiento económico de Córdoba en los siglos XVI y XVII", en Homenaje al Doctor Ceferino Garzón Maceda, Córdoba. Universidad Nacional de Córdoba, Facultad de Filosofía y Humanidades 1973. Silvia Palomeque, "La circulación mercantil en las provincias del interior", en Anuario IEHS, N° 4, Tandil, UNCPBA, 1989, pp. 131-211.

⁴⁵ Para profundizar en los aspectos del comercio cordobés ir a: C. S. Assadourian, "Potosí y el crecimiento económico"; Carlos S. Assadourian y Silvia Palomeque, "Importaciones de productos de castilla/europeos en Córdoba, 1800-1819", en Andes, N° 12, 2001, s/p (20 pp.); Carlos S. Assadourian y Silvia Palomeque, "Las relaciones mercantiles de Córdoba, 1800-1830. Desarticulación y desmonetización del mercado interno colonial en el nacimiento del espacio económico nacional", en M. A. Irigoín y R. Schmit (Eds.), La desintegración de la economía colonial, Buenos Aires, Editorial Biblos, 2003, pp. 151-225; Ana Inés Punta, "Las importaciones de Córdoba entre 1783-1800 según los registros de alcabalas", en Andes, N° 12, 2001, s/p (16 pp.).

alejados de los ríos por las posibles crecientes.⁴⁶ Carrió de la Vandera en su viaje describe este camino como un territorio expuesto a inundaciones y poco poblado.

Santiago del Estero se encontraba sobre un estero del Río Dulce, de ahí su nombre. Entre sus producciones se destacaban los tejidos y algunas variedades de ponchos. En la zona había cochinilla de la que se extraía un colorante rojo que se usaba como tintura en el proceso de elaboración de estas telas y prendas. Otra de las actividades productivas era la recolección de algarroba y miel.

La recolección de algarroba era para consumo local y formaba parte de la dieta de los pueblos indígenas desde la época prehispánica. Muchos de estos naturales, que no habían sido sometidos totalmente bajo el dominio español, atacaban a los viajeros en los caminos. A pesar del riesgo que implicaba transitar por estas regiones los transportistas y viajeros seguían utilizando esta ruta para conectar el Norte con el Río de la Plata.

Santiago del Estero, además de ser un lugar de descanso para el viaje, también tenía una variada producción que comerciaba con Buenos Aires. Entre los bienes que ingresaron a Buenos Aires desde Santiago del Estero, entre el mes de julio de 1782 y julio de 1783, se encontraban mobiliarios, maderas, accesorios del transporte, minerales, talabartería y aperos, ponchos, sal, condimentos y alimentos varios.⁴⁷

La producción más reconocida de Santiago del Estero eran los ponchos (Cuadro 2). La variedad en la confección de esta prenda podría estar indicando la existencia de distintos productores de ponchos que elaboraban para el mercado formal. Carrió de la Vandera, en su viaje, menciona esta actividad al pasar, por considerarla de poco interés para el mercado, observando que la producción textil era por encargo. La presencia en las fuentes indica que para el año 1783 este mercado ya se había extendido a otras regiones. Para la primera década del siglo XIX los registros de alcabala estarían mostrando una presencia constante y en aumento de ponchos, no sólo santiagueños, sino también puntanos, cordobeses y pampas en el mercado (éstos dos últimos son los que dominaban la producción destinada al comercio).⁴⁸

⁴⁶ Silvia Palomeque, “Los Esteros de Santiago: acceso a los recursos y participación mercantil. Santiago del Estero en la primera mitad del siglo XIX”, en *Revista del Instituto de Estudios Andinos y Amazónicos*, N° 2), 1992, pp. 10-13.

⁴⁷ M. C. Errecart y J. Sovarzo, “De tierra adentro al río”.

⁴⁸ Juan C. Garavaglia y Claudia Wentzel, “Un nuevo aporte a la historia del textil colonial: los ponchos frente al mercado porteño, 1750-1850”, en *Anuario IEHS*, N° 4, Tandil, 1989, pp. 214-215.

Cuadro 2: Variedad de ponchos de origen santiagueño con destino a Buenos Aires entre julio del año 1782 y julio de 1783

Variedad	Unidades	Ingresos
Poncho mestizo	58	4
Poncho listado	159	6
Poncho balandran	8	2
Poncho labor	8	1
Poncho (sin especificar)	132	4

Fuente: Archivo General de la Nación (AGN) Sala XIII-34-04-03.

Al seguir viaje hacia otras regiones hacia el Norte, dos postas y 40 leguas separaban Santiago del Estero de San Miguel de Tucumán. En esta zona los montes eran más ralos y mejoraban los pastos. Crecían árboles de quebracho, muy valorados para la construcción por considerarse su madera incorruptible. Antes de llegar a la ciudad se encontraba el Río Sali, que se formaba de las aguas de doce arroyos que nacían en los manantiales de la jurisdicción del Tucumán.⁴⁹

La ciudad de San Miguel de Tucumán estaba emplazada en un sitio alto y rodeada de tierras fértiles. Era de gran importancia para el transporte y el comercio por sus actividades ligadas al mismo. Su ubicación la convertía en un punto de conexión entre el Río de la Plata y el Alto Perú y su desarrollo económico estuvo asociado principalmente al comercio con Potosí y Buenos Aires⁵⁰. Desde el siglo XVII, se fabricaban carretas para el transporte con Buenos Aires. Esta tarea la venían realizando algunos pueblos de indios de la región que ya tenían experiencia en el trabajo con madera y se habían reconvertido en función de las necesidades del mercado.⁵¹

Otra de las actividades vinculadas a las necesidades del mercado era la de amansar bueyes para las carretas que iban a Buenos Aires y Jujuy. Estos animales eran más resistentes y más aptos que las mulas y caballos para tirar de las carretas cargadas. Sólo era necesario un descanso diario en las horas más calurosas para que se recuperaran y luego podían continuar con la marcha hasta el anochecer. Luego de la cena, si la noche era clara, seguían avanzando hasta el amanecer.⁵²

⁴⁹ A. Carrió de la Vandra, *El lazarillo de ciegos caminantes*, p. 39.

⁵⁰ Para ver el comercio tucumano ir a: Klaus Müller, "Comercio interno y economía regional en Hispanoamérica colonial. Aproximación cuantitativa a la historia económica de San Miguel de Tucumán, 1784-1809", en *Jahrbuch für Geschichte von Staat, Wirtschaft und Gesellschaft Lateinamerikas*, N° 24, 1987, pp. 265-334.

⁵¹ Estela S. Noli, "Indios ladinos del Tucumán Colonial: los carpinteros de Marapa", *Andes*, N° 12, 2001, s/p (31 pp.).

⁵² C. Assadourian, "Potosí y el crecimiento económico".

También en el territorio tucumano, al igual que en la ruta hacia Cuyo, era necesario cruzar ríos caudalosos y algunos montes espesos para llegar a lugares poblados y adquirir nuevas provisiones para el viaje. En esta región crecía el lapacho y el quebracho, cuya madera era utilizada en la fabricación de las carretas. El camino seguía hacia el norte por el Río Tapia y Pozo del Pescado y luego entraba en la jurisdicción de Salta.

La región salteña se caracterizaba por estar salpicada de ríos y arroyos, cuyas orillas estaban bordeadas de montes y ensenadas con buenos pastizales para el ganado. Algunas pulperías permitían recuperarse de la travesía y adquirir nuevos bastimentos para el viaje. En la orilla de los arroyos podía encontrarse sauces y simbolares. Los simbolares eran una especie de cañas que eran utilizadas para el entretejido de las carretas tucumanas.⁵³

La ciudad de Salta se hallaba situada en la frontera del gran Chaco, en un territorio bajo, húmedo y pantanoso. Los puentes, calzadas y canales lo habían convertido en un espacio transitable y fértil y con un clima agradable y templado. Su principal actividad comercial era el mercado de mulas⁵⁴. Todos los años se realizaba una feria que comenzaba en febrero y culminaba a fines de marzo. Salta, como Córdoba, era un lugar de invernada y se llegaban a reunir por miles en los potreros circundantes. También era un centro de comercio caballar. Los caballos eran necesarios para tener controladas las mulas en los viajes hacia los diferentes destinos.⁵⁵

La salida de Salta hacia Jujuy se realizaba entre pozos de agua que dificultaban la marcha. Luego el terreno era llano con montes y ríos pedregosos. Dos postas separaban ambas ciudades: Las Tres Cruces a nueve leguas de Salta (aquí terminaba su jurisdicción) y La Cabaña, a tres leguas de la primera y a seis de la ciudad de Jujuy. En total hacían diecinueve leguas de camino y alrededor de setenta días de viaje desde Buenos Aires (según los términos de prueba y emplazamiento de la época).

⁵³ Para ver una descripción más detallada de los aspectos topográficos de cada jurisdicción por las que atraviesa este camino ir a: M. C. Errecart, “Redescubriendo la ruta hacia el Norte”, pp. 235-258.

⁵⁴ Sobre la economía salteña ver: Sara Mata de López, “Articulación regional y mercado interno. Salta entre 1780 y 1786”, en *El Noroeste Argentino como región histórica. Integración y desintegración regional. Estudio del país interior*, N° 3, Sevilla, 1992, pp. 89-106.

⁵⁵ C. Assadourian, “Potosí y el crecimiento económico”.

En Jujuy, la principal actividad productiva era la cría de ganado vacuno que vendían a los hacendados de Yavi y Mojos y a las provincias de Chichas y Porco, donde se mataban estos animales para obtener carne, cueros y grasa para el mercado potosino. Dentro de la jurisdicción jujeña había siete postas. La última era La Quiaca, distante a 57 leguas de Jujuy. La mayoría de estas fueron creadas por los hacendados de la región para guarecer y aprovisionar a los viajeros y transportistas que cruzaban por allí. En este tramo había que atravesar un barranco rodeado de montes. La zona era muy ventosa, lo que dificultaba la marcha. En el Mapa 5 se puede apreciar el camino completo hasta La Quiaca.

El último trayecto de 71 leguas, desde La Quiaca a Potosí, se hacía a lomo de mula o a caballo. Potosí se encontraba dentro de la provincia de Porcos. Había que cruzar toda la provincia de Chichas por un camino árido y pedregoso, con algunos arroyos entre quebradas y llanos. La importancia de esta región estaba dada por la riqueza minera potosina que dinamizaba el comercio y el vínculo con otras regiones.

La ruta del Litoral...

Los ríos Paraná y Paraguay fueron las vías naturales en el contacto con el Río de la Plata (Mapa 6). El río Paraná tenía sus cabeceras en dos ríos. El primero era el Río de la muerte, que nacía en la Capitanía de Río de Janeiro, luego de 60 leguas se unía al segundo río, el Verisima, y tomaba el nombre de Paraná-Guazú o Gran Paraná. Luego de 86 leguas se le unía el Paraná-ivá y más adelante el río de los Cayapos que venía del Norte. Dando una extensa vuelta de 187 leguas al S. S. O. se encontraba con el pueblo de La Candelaria, que era capital de las Misiones. Luego torcía unas 60 leguas al O. hasta la ciudad de las siete corrientes. En todo este tramo el Paraná recibía las aguas de otros ríos caudalosos. A la altura del río Munday y el Iguazú, el Río Paraná ya estaba dentro de la provincia de Misiones. Bordeaban sus costas los pueblos de

Jesús y Trinidad al N. y S. del Capibary, y mas abajo la Encarnación de Itapua: en el Aguapey, San Cosme, Santiago y Santa Rosa: en el Atingi, y sobre el Yabebiri, ó Anagape, Santa María de Fe, y San Ignacio- guazu; el primero y mas antiguo de todos; en la oriental el Corpus, sobre el Igauguy: a un lado y otro del Yabebiry oriental, San Ignacio Mini, y Loreto: antes del otro Aguapey, Santa Ana y Candelaria: sobre el Igarupá, y en las cabeceras de este, los tres restantes San Carlos, San José y Apostóles.⁵⁶

A la altura de Corrientes el río Paraná se unía al Paraguay. En esta confluencia prevalecía la corriente del Paraná y cambiaba su dirección hacia el S.E. hasta deshacerse

⁵⁶ F. Borrero, Descripción de las provincias del río de la Plata, p. 38.

La ruta del Paraná era la vía de conexión entre los pueblos de las misiones y el complejo portuario rioplatense. Regularmente partían barcos hacia estos destinos en los que se transportaba todo tipo de mercancía que luego se iba descargando en cada población. La cantidad y variedad de los productos que se enviaban parecía responder a una demanda preestablecida por los cabildos de cada uno de ellos. El encargado de realizar los arreglos comerciales y gestionar su traslado en la Aduana de Buenos Aires era el Administrador General de los pueblos de las misiones. Este firmaba los documentos solicitando la autorización para el transporte de los bienes, el cual se hacía en barcos pertenecientes a los pueblos, navegando río arriba por el Paraná.

El Cuadro 3 es una muestra de la circulación de productos de la tierra y de Castilla hacia las misiones. Aunque la ruta en invierno se tornaba dificultosa por la disminución de las aguas, no parece haber sido un inconveniente mayor para el desarrollo del comercio en estos años. Los barcos salían cargados río arriba al menos cinco veces al año tanto en meses estivales como en aquellos de bajas temperaturas.⁵⁸

Cuadro 3: Salidas de barcos por año desde Buenos Aires hacia los pueblos de las misiones entre diciembre de 1779 y diciembre de 1783

Año	1779	1780	1781	1782	1783
Viajes	1	2	5	5	5
Meses	12	5-7	1-5-8-10-12	2-5-6-8-10	3-4-7-10-12

Fuente: AGN- XIII, 14-09-1; 14-09-5; 33-11-1; 33-11-2; 33-11-3; 34-01-5; 34-02-1; 34-02-5; 34-03-1; 34-04-1; 34-04-2.

Entre los bienes que circulaban hacia los pueblos de las misiones se podía encontrar vino, aguardiente, aceite, vinagre, cera, ropa confeccionada, sombreros y gorros, telas variadas, papel, productos de mercería, cubiertos y fuentes, herramientas, elementos de talabartería, colorantes y condimentos. Estos bienes se distribuían en los distintos pueblos de acuerdo con las necesidades de los mismos.⁵⁹

Desde estos pueblos llegaban a Buenos Aires cueros, telas y yerba. El río Paraná era la ruta de la yerba. Esta bajaba hacia Buenos Aires para luego ser distribuida en otras

⁵⁸ De este período analizado falta relevar los meses de febrero, abril y noviembre de 1780; marzo, agosto y noviembre de 1781 y diciembre de 1782.

⁵⁹ AGN, Sala XIII, 14-09-01; 14-09-05; 33-11-1; 33-11-02; 33-11-03; 34-01-05; 34-02-01; 34-02-05; 34-03-01; 34-04-01; 34-04-02.

regiones del Virreinato. La yerba provenía del Paraguay, los pueblos de las misiones, la región del Litoral y la parte litoral-norte de la región río de la Plata. Además de yerba, la región paraguaya producía para el comercio otros productos como telas, maderas, azúcar, dulce, maní y miel.⁶⁰

Los medios de transporte

Los transportes por agua y por tierra eran la base para el comercio trasatlántico y hacia el interior del territorio. La circulación mercantil dependía en parte de la disponibilidad de medios de transporte para tal fin. Por ello, había actividades destinadas exclusivamente a la fabricación y/o producción y mantenimiento de estos recursos.

Dentro de estos recursos, la carreta, como transporte terrestre, ocupaba un lugar destacado en la preferencia de los transportistas y/o mercaderes. No sólo permitía una carga considerable, dada su capacidad, sino que se adaptaba a los terrenos llanos con facilidad. En las regiones más escarpadas esta era reemplazada por mulas, las cuales eran más resistentes y adaptables a este tipo de suelos, como ya se mencionó. La diferencia entre ambos medios de transporte estaba dada por la capacidad de carga, la adaptabilidad a las distintas superficies y la utilización o no de recursos secundarios. Las carretas necesitaban de bueyes para su cometido. Las mulas eran un transporte en sí mismas, pero con menos capacidad de carga.

La fabricación de carretas se desarrollaba en dos regiones del virreinato y respondía al requerimiento de cada espacio económico de acuerdo a la demanda y a las características de los caminos para los que estaban construidas. Mendoza era un centro de producción de carretas para abastecer la ruta Cuyo-Buenos Aires. El otro centro se encontraba en San Miguel de Tucumán y proveía de este medio de transporte a la ruta que unía Buenos Aires con el Norte⁶¹. Concolorcorvo describe las diferencias entre estos dos modelos de carretas:

Las carretas de Mendoza son más anchas que las de Tucumán y cargan 28 arrobas más, porque no tienen los impedimentos que estas que caminan desde Córdoba hasta Jujuy entre dos montes espesos que estrechan el camino, y aquellas hacen sus viajes por pampas, en que tampoco experimentan perjuicio en las cajas de las carretas. Los tucumanos, aunque pasan multitud de ríos, jamás descargan, porque rara vez pierden el pie los bueyes (...). Los mendocinos solo descargan en tiempos

⁶⁰ M. Martínez Perea, Mendoza, siglos XVIII y XIX, pp. 61-64.

⁶¹ El trabajo de E. Noli (2001), detalla cómo se desarrolló esta producción entre los pueblos de indios de la región que ya tenían experiencia en el trabajo de las maderas de lapacho y quebracho que se utilizaban en la fabricación de estas carretas.

de avenidas, en un profundo barranco que llaman el desaguadero. Y para pasar la carga forman a la brevedad unas balsitas de los yugos, que sujetan bien con las coyundas y cabestros.⁶²

Las carretas tucumanas poseían dos ruedas de alrededor de dos metros (dos y media varas de alto). En el centro tenían una maza gruesa atravesada por un eje sobre el cual estaba el cajón de la carreta. El cajón estaba formado por una viga o pértigo de siete y media varas de largo al cual acompañaban otras dos de cuatro y media varas. Estas tres vigas estaban unidas por cuatro varejones y conformaban el cajón de la carreta de una y media vara de ancho. Este cajón llevaba seis estacas unidas por varas de mimbre ovaladas que formaban un techo que se cubría con cueros de tara⁶³ y los costados con junco tejido. A la viga central se le unía un yugo de dos y media varas a los que se ataban los bueyes, los cuales, por lo regular, eran cuatro.

La cría de bueyes, a pesar de su importancia como complemento para el transporte, no parece haber sido la actividad primaria de los hacendados de la época (aunque tampoco se percibe una demanda de parte de los carreteros por su falta). En las guías de Aduana de 1779 a 1783, hay una sola salida de siete bueyes hacia Cuyo. En el diario de Azara de 1785 se menciona una estancia con alrededor de 400 bueyes en el pueblo de Yuti, cerca de Villa Rica, pero este ganado convivía con 2700 vacas, 2000 yeguas, 700 caballos y 400 mulas⁶⁴. Lo que significa que no era la principal producción del establecimiento.

La cría y el comercio de mulas ha suscitado mayor interés en la historiografía y las fuentes son más ricas en su descripción.⁶⁵ Estas se criaban en los campos bonaerenses. A la edad de dos años pasaban a Córdoba, donde tenían una primera invernada. Desde allí viajaban a Salta. En Salta hacían su segunda invernada y salían al mercado para la venta en la feria anual que se realizaba en los meses de febrero y marzo. En San Juan existía otro punto de producción mular destinada al transporte entre Buenos Aires y Chile.

⁶² A. Carrió de la Vandera, *El lazarrillo de ciegos caminantes*, p. 90.

⁶³ La tara es un arbusto natural de Chile y Perú, usado en este caso para curtir los cueros. Esto los fortalecía ante la exposición a las temperaturas y los volvía más resistentes al sol y la lluvia.

⁶⁴ Félix de Azara, *Diario de la navegación y reconocimiento del río Tebicuarí*, Alicante, Biblioteca virtual de Miguel de Cervantes, Disponible en http://www.cervantesvirtual.com/obra-visor/diario-de-la-navegacion-y-reconocimiento-del-rio-tebicuari--o/html/ff8a1a32-82b1-11df-acc7-002185ce6064_2.html, 2002, p. 20.

⁶⁵ Para ver el comercio de mulas ir a: Estela Toledo, "El comercio de mulas en Salta: 1657-1698", en: *Anuario del Instituto de Investigaciones Históricas*, N° 6, Rosario, 1962-3, p. 165-191; Nicolás Sánchez Albornoz, "La saca de mulas de Salta al Perú, 1778-1808", en *Anuario del Instituto de Investigaciones Históricas*, N° 8, Rosario, 1965, pp. 261-312; Mariana Canedo, "La ganadería de mulas en la campaña de Buenos Aires. Una aproximación a las estrategias de producción y comercialización en la segunda mitad del siglo XVIII", en Raúl Mandrini y Andrea Reguera (Comps.), *Huellas en la tierra. Indios, agricultores y hacendados en la pampa bonaerense*, Tandil, IEHS/UNCPBA, 1993, pp. 147-160.

En términos comparativos, entre 1779 y 1783 se realizaron 294 viajes en carretas hacia Cuyo y 191 en mulas (Cuadro 4). En el mismo período hubo 474 viajes hacia el Norte en carretas y 36 viajes en mulas. Aunque hay una preponderancia de las carretas en el camino llano, la mula se transformaba en el único medio de transporte de carga en las regiones montañosas. Además, su importancia en el mercado de Potosí la convertía en un bien altamente valorable.

Cuadro 4: Cantidad de viajes en carretas y mulas entre diciembre de 1779 y noviembre de 1783

	Ruta del Oeste	Ruta del Norte	Ruta del Noreste	Circulación interna rioplatense	Total de viajes
Carreta	294	474	61	138	967
Mula	191	36	-	5	232
Caballo		2	3	3	8

Fuente: AGN- XIII, 14-09-1; 14-09-5; 33-11-1; 33-11-2; 33-11-3; 34-01-5; 34-02-1; 34-02-5; 34-03-1; 34-04-1; 34-04-2

La carreta era el medio de transporte más usado en las cuatro rutas que salen desde Buenos Aires en el período. No se pudo establecer la cantidad que había en cada tropa. Algunas solicitudes de licencias y pasaportes⁶⁶ desde y hacia Cuyo mencionan una cantidad de 14 y 16 carretas y algún carretón ocasional. Lacoste presenta un promedio de 12,39 carretas y Rosal un total de 9 para cada viaje. Las fuentes cualitativas aquí se ajustan más a los datos que maneja Lacoste. Este medio de transporte aparece con mayor frecuencia en la ruta del norte con 49,01% de los viajes. Luego está en los viajes a Mendoza con 30,40 %. Dentro de la región río de la Plata aparece con 14,27 % y en la ruta del noreste está en 6,30 % de los viajes.⁶⁷

Las mulas sólo en 17 ocasiones fueron utilizadas en la ruta hacia el Norte como transporte con carga. En el resto de los viajes eran acarreadas como bienes comerciables rumbo a las invernadas. En la ruta del oeste, 181 de los 191 viajes tenían como destino San Juan, lugar de cría de este animal, lo que lo convertía en el medio de transporte más asequible para los sanjuaninos. El caballo, aunque no aparece asiduamente en las fuentes, sabemos que era utilizado para el arreo de mulas hacia las ciudades norteañas.

Las ciudades que se encontraban a orillas de los ríos requerían de los transportes acuáticos. Estos, en términos generales, se podían subdividir en fluviales y marítimos.

⁶⁶ AGN, Sala IX, 12-08-12.

⁶⁷ Estos datos ya han sido expuestos en un trabajo anterior presentado en las Jornadas de Historia Económica de 2014, en Rosario (Santa Fe).

En este análisis contemplaremos las embarcaciones de navegación interna. Había gran variedad de estas y eso se refleja en las fuentes, aunque los datos no son confiables para cuantificar cada tipo, porque aparecen nombradas de diversas formas. En la mayoría de los casos se utilizaba el nombre genérico de “lancha”, pero esta denominación podía estar remitiendo a distintas clases de barcos.

En las fuentes se mencionan balandras, barcos, bergantines, botes, canoas, cargueros, chalupas, champanes, garandumbas, polacas y zumacas y las consabidas lanchas. Los pueblos de las misiones, como ya dijimos, tenían sus propios barcos con los que regularmente se aprovisionaban con los bienes que llevaban de Buenos Aires y que también servían para traer a esta ciudad sus distintas producciones para comerciar.

Según escribía Félix de Azara en su *diario de navegación y reconocimiento del río Tebicuarí* en 1785, las balsas o canoas que se utilizaban para navegar río abajo eran pesadas y de mala calidad, con poco espacio para los navegantes. Estas se fabricaban en los obrajes cerca de Yuti⁶⁸.

Las balandras y zumacas tenían un origen europeo⁶⁹. Otras embarcaciones eran de fabricación nativa. Algunas de estas embarcaciones aparecen en las guías de Aduana de entrada a Buenos Aires en los años 1782-1783, procedentes de la región del Litoral y el Paraguay como bienes comerciados. Se notifican tres entradas con 1 piragua cada una, 1 entrada con 2 balsas y 9 entradas con 20 canoas.⁷⁰ En algunos casos, como el de las garandumbas, se desarmaban al llegar a Las Conchas y su madera se vendía.

La presencia de las lanchas en el río de la Plata era constante y las fuentes parecen indicar que su presencia se adelantaba a la demanda. En no pocas ocasiones los interesados en abordar alguna de estas embarcaciones escribían en sus notas, que luego se convertían en las guías de salida de Aduana, “en la siguiente lancha que salga para ese destino”, lo que demuestra que siempre había alguna lancha pronta a partir.

El desarrollo de los medios de transporte parece haber llegado a un alto estado de efectividad para la época en concordancia con los cambios acaecidos de fin de siglo.

⁶⁸ Yuti era un poblado que se encontraba cerca de Villa Rica en la región del Paraguay.

⁶⁹ I. Paredes, “El comercio en la subregión de Paraguay”.

⁷⁰ AGN, S. XIII-34-04-03.

El fácil acceso a los recursos y la existencia de una industria aplicada a la producción, mantenimiento y mejora de estos habrían permitido que se perfeccionaran hasta lograr un nivel adecuado. Esto se evidencia en la falta de reclamos o inquietud de las partes involucradas en esta actividad y en el interés que se desvía hacia el mejoramiento de las rutas.

Cualquiera fuera el medio de transporte que se utilizara se necesitaba gente que se especializara en estas cuestiones, porque no era una actividad para improvisados, aunque no significa que no los hubiera. Había todo un planeamiento alrededor de los preparativos de cada viaje, sobre como morigerar gastos y prever posibles contingencias, para disminuir los riesgos. Y los que más sabían sobre estas cuestiones eran los propios transportistas.

Los transportistas

Al igual que a los transportes, a los transportistas se los podía subdividir entre los que transportaban por tierra y aquellos que lo hacían por los ríos. Los primeros podían, a su vez, separarse entre carreteros y arrieros. Era más difícil discriminar entre los navegantes, por la dificultad que existe de identificar en las fuentes el tipo de embarcación que dirigían. Existía una denominación común entre los lancheros que era la de “Patrón”, que no necesariamente remitía al dueño de la embarcación. Los nombres se repiten a lo largo de los cinco años de analizados, pero esta presencia en las fuentes no es sinónimo de propietario y esto es común para todas las categorías de los transportistas. A pesar de esta dificultad, los datos cuantitativos son relevantes en cuanto a que muestran una considerable cantidad de actores vinculados al transporte.

Estos vínculos no siempre eran permanentes o se extendían en el tiempo. De las 1.401 personas que se identificaron, en el período de 1779-1783, saliendo de Buenos Aires con bienes para los distintos destinos del virreinato, sólo algunas podrían ser consideradas como “transportistas”. Es decir, sujetos que hacían de su actividad principal el trasladar bienes de terceros mediante el uso de medios de transportes de su propiedad.

Un estudio más minucioso permitiría establecer cuáles eran los verdaderos transportistas de la época. Lacoste⁷¹, mediante el estudio de protocolos de escribanos pudo

⁷¹ P. Lacoste, “El tropero y el origen de la burguesía”, pp. 177-205.

identificar a algunos de ellos que también aparecen en las guías transportando bienes para Cuyo. Para establecer un filtro, he decidido separar a aquellos que realizaron más de dos viajes en este período, aún a riesgo de dejar fuera a algún transportista que recién se iniciaba en la actividad o que desapareció de las fuentes luego de haber tenido malas experiencias en sus viajes anteriores. Entre estos transportistas separaré los que hicieron entre 2 y 10 viajes, 11 y 40 viajes y aquellos que los superaron (Cuadro 5).

Cuadro 5: Transportistas que operaron entre 12/1779 y 11/1783

	E/2 y 10 viajes	E/11 y 40 viajes	Más de 40 viajes	Total
Transportistas	422	50	15	487

Fuente: AGN- XIII, 14-09-1; 14-09-5; 33-11-1; 33-11-2; 33-11-3; 34-01-5; 34-02-1; 34-02-5; 34-03-1; 34-04-1; 34-04-2.

Se podría pensar que aquellos que no llegaron a superar los diez viajes tendrían que ser desestimados como posibles transportistas, pero no es tan simple. Melchor y Agustín Videla realizaron 5 y 8 viajes respectivamente dentro de este período y, sin embargo, Lacoste, de acuerdo con sus estudios, los señala como pujantes empresarios del transporte cuyano. Esto hace que sea dificultoso separar a los verdaderos transportistas de los que no lo son. Sobre todo, teniendo en cuenta los tiempos que demandaban los viajes a otras regiones. En ocasiones se podía hacer un solo viaje al año.⁷²

En cuanto agentes dinamizadores de la economía, estos transportistas podían llegar a establecer contacto con hasta 100 comerciantes o más en los diferentes puntos de sus recorridos. Los comerciantes creaban vínculos contractuales a largo plazo con estos agentes basados en la confianza y recurrían a ellos para el traslado de bienes o buscando información. Nadie mejor que un transportista para conocer los aspectos de los mercados que visitaba o las fluctuaciones económicas de acuerdo a las variaciones en la productividad de las regiones por las que atravesaba.

El caso de los lancheros requiere de un análisis más detallado. Las fuentes indican que sólo estos llegaron a superar los 18 viajes en los cinco años estudiados. Y solamente 38 de ellos sobrepasaron esta cifra. Esto se explica por la sencilla razón de que todos operaban dentro del complejo portuario rioplatense. La cercanía de los destinos permitía que pudieran realizar varios viajes por año llegando a sumar más de 50 viajes anuales.

⁷² M. C. Errecart, "Transportes y transportistas en el Virreinato del Río de la Plata, 1779-1783", XXIV Jornadas de Historia Económica, Asociación Argentina de Historia Económica, Rosario (Argentina), Facultad de Humanidades y Arte y Facultad de Ciencias Económicas y Estadística de la Universidad Nacional de Rosario, 2014.

Esta frecuencia en los contactos permitiría una mayor integración del mercado regional rioplatense.

El desarrollo de la actividad tenía ciertas particularidades que lo ponían en consonancia con los cambios de la época. Tanto la creación del Virreinato del Río de la Plata como el Reglamento de Comercio Libre revestían de legitimidad una tendencia económica que se venía configurando desde tiempo antes y que había llegado a un grado de maduración óptimo. El transporte había acompañado ese proceso y se encontraba acorde con los tiempos.

Conclusiones

La reconstrucción de los caminos en el Virreinato del río de la Plata ha permitido establecer varias cuestiones. Por un lado, que no constituyeron vías inertes que sólo servían como rutas de contacto entre los mercados regionales. Allí por donde pasó un camino, sin importar su horizonte, brotó el celo por aprovechar los recursos disponibles y orientar su explotación a cubrir las demandas que la circulación mercantil requería. Esto se puede apreciar en el caso de las pulperías del río Desaguadero, en la ruta hacia Cuyo, o en la producción de las chacras pampeanas para suministrar alimentos a los viajeros y en todos aquellos lugares donde se adaptaron y entreveraron en la dinámica mercantil de la época. Por otro lado, que los esfuerzos de la corona por hacer transitables estas rutas no fueron escasos. Después de todo, para poder controlar sus dominios en América, primero debieron llegar a ellos.

Al abordar la cuestión de los transportes, se puede ver que demandaron otras actividades secundarias para abastecer el mercado. Las mulas necesitaron de lugares apropiados para sus invernadas y de una producción caballar que cubriera la demanda para poder trasladarlas, sin mencionar los recursos humanos para lo mismo. Las carretas necesitaron de los bueyes para funcionar como medios de transporte, y de maderas, juncos y cueros para su construcción. Alguien debió ocuparse del acopio de estos elementos constitutivos. Las embarcaciones de construcción local también requirieron de variados elementos, que, aunque disponibles en la naturaleza, debieron ser recogidos para tal fin. Esto demuestra que existieron muchas actividades secundarias que se nutrieron de este mercado y que a su vez permitieron un desarrollo acorde con las demandas de la época.

El mundo de los transportistas era bastante complejo. En un futuro estudio será necesario confrontar las fuentes cuantitativas con fuentes cualitativas para obtener una información más detallada de estos agentes comerciales. Esta aproximación

incipiente a la cuestión deja intuir su papel como agentes activos y dinamizantes de la economía, queda por aclarar a cuantos de estos sujetos que aparecen en las fuentes les correspondería este rango.

En otro orden, el estudio de los transportes y los transportistas da un panorama más completo sobre la circulación mercantil y sus resultados. Siguiendo la hipótesis de que, a mayor cantidad de contactos, más integración de mercados, las fuentes estarían indicando una inclinación hacia la consolidación del mercado regional rioplatense conjugado en su complejo portuario. También en el papel relevante que tenían los transportistas como agentes de integración regional, en una época en que las comunicaciones requerían indefectiblemente de la participación directa de las personas.

Bibliografía

Fuentes primarias

Archivo General de la Nación (Buenos Aires, Argentina) (AGN), Sala IX (S. IX), Acuerdos del extinguido Cabildo de Buenos Aires (AECBA), Tomo XVI- Libro X, p. 152.

AGN, S. IX, AECBA, Tomo I- Libro XIII; Tomo III- Libro XVI; Tomo VI, Libro XL; Tomo IX- Libro L.

AGN, S. IX, Licencias y pasaportes, 12-08-12.

AGN, S.XIII, Guías de Aduana, 14-09-01; 14-09-05; 33-11-01; 33-11-02; 33-11-03; 34-01-05; 34-02-01; 34-02-05; 34-03-01; 34-04-01; 34-04-02; 34-04-03.

Azara, Félix de, Diario de la navegación y reconocimiento del río Tebicuarí. Alicante, Biblioteca virtual de Miguel de Cervantes. Disponible en http://www.cervantesvirtual.com/obra-visor/diario-de-la-navegacion-y-reconocimiento-del-rio-tebicuari-0/html/ff8a1a32-82b1-11df-acc7-002185ce6064_2.html, 2002.

Borrero, Fernando, Descripción de las provincias del río de la Plata. Según el diario de la 2da. Partida de demarcación de límites entre los dominios de España y Portugal que dio principio a fines de 1783 y concluyó en 1801, Buenos Aires, Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto, Imprenta y Casa editora “Juan A. Alsina”, 1911.

Campillo y Cosío, José del, Nuevo sistema de gobierno económico para la América, Madrid

(España), Imprenta de Benito Cano, 1789.

Carrió de la Vandera, Alonso, El lazarillo de ciegos caminantes, Barcelona (España), Biblioteca Ayacucho, 1985.

Fuentes secundarias

Arcondo, A., La Noción de Mercado en Economía y su utilización en Historia, en Revista de Economía y Estadística, Cuarta Época, Vol. 31, N° 1-2, 1990, pp. 37-71.

Assadourian, Carlos S., “Potosí y el crecimiento económico de Córdoba en los siglos XVI y XVII”, en Homenaje al Doctor Ceferino Garzón Maceda, Córdoba, Universidad Nacional de Córdoba, Facultad de Filosofía y Humanidades, 1973.

Assadourian, Carlos Sempat, Palomeque, Silvia, “Importaciones de productos de castilla/ europeos en Córdoba, 1800-1819”, en Andes, N° 12, 2001, s/p (20 pp.).

Assadourian, Carlos S. y Palomeque, Silvia, “Las relaciones mercantiles de Córdoba, 1800-1830. Desarticulación y desmonetización del mercado interno colonial en el nacimiento del espacio económico nacional”, en Irigoien, María A. y Schmit, Roberto (Eds.), La desintegración de la economía colonial, Buenos Aires, Editorial Biblos, 2003, pp. 151-225.

Barba, Enrique M., Rastrilladas, huellas y caminos, Buenos Aires, Raigal, 1956.

Barquín Gil, Rafael, “Transporte y precio del trigo en el siglo XIX: creación y reordenación de un mercado nacional”, en Revista de Historia Económica, N°1, invierno, 1997, pp. 17-48.

Bose, Walter B. L., “Expedición y recepción de correspondencia en la época del Virreinato del Río de la Plata”, en Humanidades, Tomo XXIII, 1933, pp. 375-397.

Bose, Walter B. L., “Viajando por las postas de Buenos Aires a Chile. Extracto de la obra de John Miers. 1819-1825”, en Revista de Correos y Telégrafos, Buenos Aires, Dirección General de Correos y Telégrafos, 1939, pp. 14-20.

Braudel, Fernand, El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II,

México, Fondo de Cultura económica, 1987, Tomo I.

Canedo, Mariana, “La ganadería de mulas en la campaña de Buenos Aires. Una aproximación a las estrategias de producción y comercialización en la segunda mitad del siglo XVIII”, en Mandrini, Raúl y Reguera, Andrea (Comps.), Huellas en la tierra. Indios, agricultores y hacendados en la pampa bonaerense, Tandil, IEHS/UNCPBA, 1993, pp.147-160.

Conti, Viviana y Sica, Gabriela, “Arrieros andinos de la colonia a la independencia. El negocio de la arriería en Jujuy, noroeste argentino”, en Nuevo mundo, mundos nuevos, Débats, 2011, <http://journals.openedition.org/nuevomundo/60560> (consulta 10/02/2019).

Errecart, María Claudia y Sovarzo, José, “De tierra adentro al río. El Complejo portuario rioplatense a partir de las guías de aduana de Buenos Aires a fines del siglo XVIII”, Mendoza (Argentina), XIV Jornadas Interescuelas y/o Departamentos de Historia, Universidad Nacional de Cuyo, 2013.

Errecart, María Claudia, “Redescubriendo la ruta hacia el norte. Del puerto de Buenos Aires a Potosí, en las postrimerías del siglo XVIII”, en Sandrín, María Emilia y Biangardi, Nicolás (Comps.), Los espacios portuarios. Un lugar de encuentro entre disciplinas, La Plata, FaHCE-UNLP, 2013, pp. 235-258.

Errecart, María Claudia, “Transportes y transportistas en el Virreinato del Río de la Plata, 1779-1783”, XXIV Jornadas de Historia Económica, Asociación Argentina de Historia Económica, Rosario (Argentina), Facultad de Humanidades y Arte y Facultad de Ciencias Económicas y Estadística de la Universidad Nacional de Rosario, 2014.

Galván Moreno, Celedonio, “Postas y carreras de postas”, en Revista de Correos y Telégrafos, N° 3, Buenos Aires, Dirección General de Correos y Telégrafos, 1937, pp. 26-29.

Galván Moreno, Celedonio, “Postas de carretas de bueyes. Un interesante proyecto para mejorar las comunicaciones en la época de la independencia”, en Revista de Correos y Telégrafos, N° 69, Buenos Aires, Dirección General de Correos y Telégrafos, 1943, pp. 547-555.

- Garavaglia, Juan Carlos y Wentzel, Claudia, “Un nuevo aporte a la historia del textil colonial: los ponchos frente al mercado porteño, 1750-1850”, en Anuario IEHS, 4, Tandil, 1989, pp. 211-241.
- Garay, Luis G., Camino real (caminos del tiempo), Santiago del Estero, Gobierno de la Provincia de Santiago del Estero/Jefatura de Gabinete de Ministros, 2007.
- Jumar, Fernando y Biangardi, Nicolás, “La conjunción entre espacio económico y territorialidad. Río de la Plata. Siglo XVIII”, en Richard-Jorba, Rodolfo y Bonaudo, Marta S. (Coords.), Investigaciones regionales. Enfoques para la Historia, siglos XVIII-XX, La Plata (Argentina), FaHCE-UNLP, 2014, pp. 75-91.
- Lacoste, Pablo, “Carretas y transporte terrestre bioceánico: la ruta Buenos Aires-Mendoza en el siglo XVIII”, en Estudios Iberoamericanos, Vol. 31, N° 1, Porto Alegre, 2005, pp.7-34.
- Lacoste, Pablo, “El tropero y el origen de la burguesía en el Cono Sur (Mendoza, siglo XVIII)”, en Estudios Iberoamericanos, Vol. 31, N° 2, 2005, pp. 177-205.
- Lacoste, Pablo, “El arriero y el transporte terrestre en el Cono Sur (Mendoza 1780-1800)”, en Revista de Indias, Vol. LXVIII, N° 244, 2008, pp. 35-68.
- Llopis Agelán, E. y Jerez Méndez, M., “El mercado de trigo en Castilla y León, 1691-1788: Arbitraje espacial e intervención”, en Historia Agraria, N° 25, 2001, pp. 13-68.
- Martínez Perea, María Esther, Mendoza, siglos XVIII y XIX. Un modelo de regionalización en el Pacífico sur, Mendoza, Junta de Estudios Históricos de Mendoza, 1996.
- Martínez Vara, T., “La integración del mercado del trigo en el norte y en la Castilla del Duero, 1800-1860. Algunas reflexiones”, en Historia Agraria 19, 1999, 43-73.
- Mata de López, Sara, “Articulación regional y mercado interno. Salta entre 1780 y 1786. En el noroeste argentino como región histórica. Integración y desintegración regional”, en El Noroeste Argentino como región histórica. Integración y desintegración regional. Estudio del país interior, N° 3, Sevilla, 1992, pp. 89-106.

Müller, Klaus, “Comercio interno y economía regional en Hispanoamérica colonial. Aproximación cuantitativa a la historia económica de San Miguel de Tucumán, 1784-1809”, en *Jahrbuch für Geschichte von Staat, Wirtschaft und Gesellschaft Lateinamerikas*, N° 24, 1987, pp. 265-334.

Noli, Estela S., “Indios ladinos del Tucumán Colonial: los carpinteros de Marapa”, *Andes*, N° 12, 2001, s/p (31 pp.).

Palomeque, Silvia, “La circulación mercantil en las provincias del interior”, en *Anuario IEHS*, N° 4, Tandil, UNCPBA, 1989, pp. 131-211.

Palomeque, Silvia, “Los Esteros de Santiago: acceso a los recursos y participación mercantil. Santiago del Estero en la primera mitad del siglo XIX”, en *Revista del Instituto de Estudios Andinos y Amazónicos*, N° 2, 1992, pp. 9-63.

Paredes, Isabel, “El comercio en la subregión de Paraguay a fines del siglo XVIII”, *Jornadas Interescuelas*, Universidad Nacional del Comahue, San Carlos de Bariloche, Río Negro, 2009.

Peña, Daniel y Sánchez Albornoz, Nicolás, *Dependencia dinámica entre precios agrícolas. El trigo en España, 1857-1890. Un estudio empírico*, Madrid, Banco de España, 1983.

Pérez Ángel, Héctor Publio, “Caminos reales: raíces ancestrales del desarrollo vial. Una visión de integración suramericana”, en Briceño Monzón, Claudio A. y Olivar, José Alberto (Comps.), *Vías de comunicación y geohistoria en Sudamérica*, Mérida, Universidad de Los Andes, 2009, pp. 139-163.

Pérez González, María Luisa, “Los caminos reales de América en la legislación y en la historia”, en *Anuario de estudios americanos*, Vol. 58, N° 1, 2001, pp. 33-60.

Persson, K. G., *Grain Markets in Europe, 1500-1900. Integration and Deregulation*, Cambridge (UK), Cambridge University Press, 1999.

Punta, Ana Inés, “Las importaciones de córdoba entre 1783-1800 según los registros de alcabalas”, en *Andes*, N° 12, 2001, s/p (16 pp.).

Rivasplata Varillas, Paula Ermida, “La libre internación y extracción de mercaderías y

metales vía Buenos Aires (1770-1810)”, en *Temas Americanistas* N°23, 2009, pp. 39-66.

Rivera Medina, Ana María y Fanchín, Ana, “Las carretas del vino: tráfico y fletes en el San Juan de la Frontera, en el reino de Chile (siglo XVII)”, en *Revista de Historia Social y de las Mentalidades*, N° X, Vol. 1, Chile, 2006, pp. 11-33.

Romano, Ruggiero, *Mecanismo y elementos del sistema económico colonial americano, siglos XVI-XVIII*, México, El Colegio de México. Fondo de Cultura Económica: Fideicomiso Historia de las Américas, 2004.

Rosal, Miguel Ángel, “Transporte terrestres y circulación de mercancías en el espacio rioplatense (1781-1811)”, en *Anuario IEHS*, 3, Tandil, 1989, pp.123-159.

Rosal, Miguel Ángel, “El transporte terrestre a través del espacio rioplatense durante las primeras décadas del período independiente”, en *Anuario de estudios americanos*, Vol. 57, N° 2, 2000, pp. 543-575.

Sánchez Albornoz, Nicolás, “La saca de mulas de Salta al Perú, 1778-1808”, en *Anuario del Instituto de Investigaciones Históricas*, N° 8, Rosario, 1965, pp. 261-312.

Sandrín, María Emilia, *Bizcocheras, lancheros y demás... Los estímulos económicos de la guerra para los sectores medios y/o bajos del complejo portuario rioplatense. 1735-1737*, Saarbrücken, Editorial Económica Española, 2011.

Sereni, E., *Capitalismo y mercado nacional*, Barcelona, Crítica, 1980.

Sica, Gabriela, “Del tráfico caravanero a la arriería colonial indígena en Jujuy. Siglos XVII y XVIII”, en *Revista transporte y territorio*, N° 3, Buenos Aires, Universidad de Buenos Aires, 2010, pp.23-39.

Sovarzo, José, *La garganta del comercio interoceánico en la América del Sur Hispana. Mendoza y sus relaciones comerciales con el Río de la Plata y los mercados del Pacífico Sur Americano, 1779-1783*, Tesis de Maestría en Historia, Universidad de Tres de Febrero, Argentina, 2017.

Suárez Argüello, Clara Elena, “La importancia del transporte en el pensamiento económico de España en la primera mitad del siglo XVIII”, en Martínez López-Cano, María del Pilar y Ludlow, Leonor (Coords.), *Historia del pensamiento económico: del mercantilismo al liberalismo*, México, Instituto Mora, 2007, pp. 47-63.

Toledo, Estela, “El comercio de mulas en Salta: 1657-1698”, en *Anuario del Instituto de Investigaciones Históricas*, N° 6, Rosario, 1962-3, pp. 165-191.

Weber, Max, *Historia económica general*, México, Fondo de Cultura Económica, 1997.