

LA GARGANTA DEL COMERCIO SUR AMERICANO. LAS RELACIONES COMERCIALES TERRESTRES ENTRE LA REGIÓN RÍO DE LA PLATA Y LOS MERCADOS DEL PACIFICO SUR AMERICANO A FINES DE LA DOMINACIÓN HISPÁNICA EN AMÉRICA

*THE THROAT OF SOUTH AMERICAN COMMERCE. TERRESTRIAL
TRADE RELATIONS BETWEEN THE RIO DE LA PLATA REGION AND THE
MARKETS OF THE SOUTH AMERICAN PACIFIC AT THE END OF HISPANIC
DOMINATION IN AMERICA*

José Sovarzo
IPEHCS-Conicet/ UNTreF
<https://orcid.org/0000-0003-3435-7449>
josesovarzo@gmail.com

Recibido: diciembre 3 de 2018 - Aceptado: abril 4 de 2019

Resumen:

El objetivo específico del trabajo es indagar el circuito mercantil terrestre que relacionaba a la región Río de la Plata con los mercados dominados por las economías de Mendoza- San Juan y luego del traspaso cordillerano alcanzaban las ciudades de Santiago en el Reino de Chile y las del Pacífico Sur americano. De esta manera se intenta vislumbrar los procesos de comercialización, transporte y alcance de las redes mercantiles que partiendo desde Río de la Plata se relacionaban con distintos nodos de comercialización americanos. Las fuentes utilizadas para desarrollar este escrito provienen del trabajo de análisis tanto de las notas de Aduana de Buenos Aires como así también de la correspondencia privada de un comerciante rioplatense. El objetivo general es indagar sobre la formación y transformación del mercado interno americano, como puerta de acceso a los problemas asociados con el análisis del sistema de dominación imperante durante el Antiguo Régimen y su crisis. De esta forma la investigación se incluye dentro de los análisis que buscan ahondar en la duración para abordar las explicaciones en torno a la formación de los estados-nación emergentes del desmembramiento de la Monarquía española.

Palabras-clave: Río de la Plata; Chile; circuitos mercantiles; Pacífico hispanoamericano; siglo XVIII

Abstract:

The specific objective of the work is the terrestrial trade circuit that is related to the Río de la Plata region with the markets dominated by those of Mendoza-San Juan and then the mountain pass, reach the cities of Santiago in the Kingdom of Chile and the South American Pacific. In that way we try to visualize the commercialization processes, the transport and the scope of the mercantile networks that start from the Río de la Plata and are related to the nodes of the American sales. The sources used to develop this work are based both on the analysis work and on the Customs Guides of Buenos Aires as well as the private correspondence of a Rioplatense merchant. The general objective is to investigate the formation and the transformation in the American internal market, as the access door to the problems associated with the analysis of the prevailing system of domination during the Old Regime and its crisis. In this way the research is included in the analysis that is sought in the duration to address the explanations about the formation of the states of the emerging nations of the dismemberment of the Spanish Monarchy.

Keywords: Río de la Plata; Chile; Trade Circuits; South Pacific American markets; Pacific Hispanic American; Century XVIII.

Introducción. La garganta del comercio sur americano

El trabajo que aquí se presenta pertenece a un estudio mayor en el que se busca analizar el circuito mercantil que unía de forma terrestre a la región Río de la Plata con el Reino de Chile y desde allí por agua con el Bajo Perú durante el período 1779-1810.¹ Hasta el momento se ha podido llegar a visualizar algunas tendencias y relaciones comerciales que establecen contactos más que frecuentes entre el comercio de Buenos Aires con Santiago de Chile y Lima. Conexiones comerciales que presentaré en sus conclusiones preliminares en este escrito. Lo que resta lleva a indagar en la bibliografía y en las fuentes, de características similares a las ya trabajadas, para poder completar el circuito comercial con las mercaderías que se dirigían en sentido contrario hacia la región Río de la Plata.

El territorio americano durante los años de dominación española era un espacio vasto, con núcleos poblacionales enlazados entre sí a través de redes de caminos que recorrían distancias medidas en meses para llegar a destino.² Los distintos circuitos mercantiles que unieron las economías americanas han sido objeto de estudio de diversas investigaciones.³

¹ La cronología analizada responde tanto a las fuentes consultadas como así también a los cambios que trajeron aparejados los cambios políticos que realizó la Corona en los distintos territorios de la Monarquía, cambiando la territorialidad de las jurisdicciones y la concentración del poder político que afectaron de distinta manera el circuito mercantil analizado.

² Ver el trabajo de María Claudia Errecart en este mismo dossier.

³ Ver una síntesis reciente de ellos en: Fernando Jumar, "El espacio colonial peruano en la historiografía sobre circulación mercantil", en *História Econômica & História de Empresas*, 17, Brasil, 2014, 2, pp. 475-534, <https://doi.org/10.29182/hehe.v17i2.295> (consulta 05/03/2019).

Éstas buscan tanto poder medir la importancia económica de cada territorio y establecer filiaciones con lo que serían los mercados interiores de los futuros estados-nación, como así también utilizar los estudios de circuitos económicos como “superficie” para luego “ahondar en otro tipo de aspectos cuyo abordaje, es más dificultoso, como la producción y las relaciones de producción, que son las que permiten percibir las relaciones de explotación que ordenan la distribución”.⁴

Esta investigación trabaja en ambos sentidos. Por un lado, se intenta cuantificar la importancia de las conexiones que unían a la región Río de la Plata y Santiago de Chile en este período y que luego tras el advenimiento de los estados-nación se desdibujaron al formar parte de economías centrales de dos conformaciones político-estatales diferentes. Poniéndose así barreras fronterizas donde antes existía una sola territorialidad.⁵ Por otro lado, resulta atrayente acercarse por medio de la circulación a las relaciones de producción que existían en estas economías. Poder establecer la extensión de las redes y la densidad de relaciones dentro de ellas da pie para pensar las interdependencias entre los actores, sus economías en correspondencia al capital mercantil y productivo, para analizar de este modo las relaciones que existían entre las distintas economías americanas.

Específicamente a través de la ruta mercantil que vinculaba Río de la Plata con el Reino de Chile se comunicaban diversas economías tanto del Atlántico europeo, sumadas a las del Brasil y África, con las del Pacífico que en su vastedad no solo llegaba hasta el Callao sino que implicaba su continuidad hacia Nueva España y Manila vía El Callao-Acapulco.⁶ Dentro del circuito Río de la Plata-Santiago-Lima transitaban desde Río de la Plata en carretas hasta el contrafuerte cordillerano esclavizados, yerba y una variedad importantísima de “efectos de Castilla” que en su mayor parte estaban destinados a satisfacer demandas transcordilleranas, luego de ser las cargas traspasadas a mulas y en Valparaíso, a los navíos que saldrían hacia El Callao u otros puertos españoles del Pacífico sur.

En contrapartida por este circuito retornaban hacia la región Río de la Plata carretas

⁴ Silvia Palomeque, “Circuitos mercantiles de San Juan, Mendoza y San Luis. Relaciones con el <interior argentino>, Chile y el Pacífico sur (1800-1810)” en Anuario IEHS, 21, Tandil, 2006, pp. 255-281, p. 263.

⁵ Desde el inicio de mi investigación, pese a haber aceptado los buenos fundamentos que invitan al historiador a alejarse de los presupuestos y determinantes del paradigma estatista, lo que más dificultades me ha planteado el estudio de estas economías y sus relaciones comerciales es salirme de los esquemas explicativos de este paradigma que retrotraen en el tiempo las divisiones políticas actuales, tanto entre estados-nación, como al interior de ellos. Evidentemente mucha de la bibliografía no ayuda a ello ya que trabaja aisladamente las economías y con los límites que el corto siglo XIX le impondrá a sus respectivos estados-nación. Poder visualizar la circulación entre estas ciudades entendiendo que forman parte de un entramado político mayor resulta un verdadero desafío.

⁶ Mariano Bonalian, *El Pacífico Hispanoamericano: política y comercio asiático en el imperio español, 1680-1784: La centralidad de lo marginal*, México, El Colegio de México, 2012.

con minerales (oro, plata y cobre) y de la costa del Pacífico americano mercaderías como azúcar, añil⁷ o “chinerías” provenientes del intercambio con Filipinas.⁸ A su vez en tránsito hacia el Atlántico, se sumaban las producciones de Mendoza y San Juan, los alcoholes y frutos secos, que permitían incorporar bienes de producción local al circuito americano.⁹ Resumiendo, se tiene en este camino de frontera¹⁰ un importante flujo de mercancías y metales preciosos que dinamizó las economías de todo el cono sur americano.

En cuanto al contexto general de este periodo, desde el plano político-militar nos encontramos en una época convulsionada y de cambios para los mercados suramericanos. Al impacto de la guerra Anglo-española entre 1779-1783, y posteriormente la de 1796-1802, debemos sumarle las revueltas encabezadas por Túpac Amaru II en 1780 y 1781, que, si bien en un primer momento parecieran afectar el comercio interregional americano interrumpiéndolo, nuevos estudios ponen en discusión esta aseveración.¹¹

A su vez el conjunto de las ciudades americanas debía readecuarse a las nuevas organizaciones políticas establecidas por la Corona. Para este estudio en particular se está hablando de la creación del Virreinato del Río de la Plata (1776) y específicamente de la separación del Corregimiento de Cuyo del Reino de Chile para incluirlo en la nueva unidad. A este contexto de cambios jurisdiccionales debemos sumarle la aplicación del régimen de intendencias que implicó que las ciudades de Mendoza, La Rioja, San Juan y San Luis pasaran a depender del gobernador Intendente situado en Córdoba del Tucumán a partir de 1782-1783, modificando así la cabecera política-jurídica de las ciudades analizadas.¹²

En lo estrictamente económico si bien en 1778 la Corona española adoptó el Reglamento de Libre Comercio multiplicando el número de puertos autorizados para el comercio transatlántico tanto en España como en América, Fernando Jumar ha señalado que esa normativa no implicó mayores novedades en la carrera de Río de la

⁷ S. Palomeque, “Circuitos mercantiles”, p. 270.

⁸ M. Bonialian, *El Pacífico Hispanoamericano*.

⁹ Ver: Samuel Amaral, “Comercio libre y economías regionales. San Juan y Mendoza, 1780-1820” en *Jahrbuch für Geschichte von Staat, Wirtschaft und Gesellschaft Lateinamerikas*, 27, 2000, pp. 1-67. Juan Carlos Garavaglia; María del Rosario Prieto, “Diezmos, producción agraria y mercados: Mendoza y Cuyo, 1710-1830” en *Boletín Instituto Historia Argentina y Americana Dr. Emilio Ravignani*, 30, 2007, pp. 7-33, [http://www.scielo.org.ar/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0524-97672007000100001\(consulta 05/03/2019\)](http://www.scielo.org.ar/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0524-97672007000100001(consulta 05/03/2019)).

¹⁰ Hemos trabajado esta noción con anterioridad: José Svarzo “La región Río de la Plata y sus relaciones comerciales con Mendoza y los mercados del Pacífico Sur Americano 1779-1783” en *Revista Dos Puntas*, VIII, 16, San Juan, 2016, http://www.facso.unsj.edu.ar/publicaciones/2_Puntas-14.pdf (consulta 05/03/2019).

¹¹ Cristina López de Albornoz, “Tiempos de cambio: producción y comercio en Tucumán (1770-1820)” en *Revista Andes*, 13, Salta, 2002, <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=12701308> (consulta 05/03/2019).

¹² Ver: John Lynch, *Administración colonial española 1782-1810. El sistema de intendencias en el Río de la Plata*, Buenos Aires, Eudeba, 1962.

Plata, que ya se nutría de registros sueltos desde 1622 y desde 1730 a 1820 el complejo portuario rioplatense (eje central de la región Río de la Plata) ya se encontraba en pleno funcionamiento multiplicando los flujos mercantiles entre las distintas economías americanas y atlánticas.¹³ Por último, más no menor, a partir de 1740 se legaliza la ruta marítima que circulaba por Cabo de Hornos en dirección de los puertos del Pacífico sur, no obstante su impacto real en los mercados de esta ruta terrestre resulta una interrogante a trabajar.

Todos estos procesos de cambios en distintos órdenes representarían un riesgo mayor para los negocios y los distintos tratos mercantiles más no debemos olvidar que el contexto general del comercio de Antiguo Régimen se enmarcaba dentro de la inestabilidad y la superación de distintos conflictos.¹⁴ Y en particular dentro del gremio de los comerciantes la posibilidad cierta de perder lo mucho o poco que se arriesga es una constante, más teniendo en cuenta que a mayores riesgos también mayores pueden ser las ganancias.

El texto está organizado en torno a los cuatro puntos principales que recorre este circuito mercantil: la región Río de la Plata, los mercados cordilleranos, Santiago de Chile y Lima. En cada uno de ellos el análisis se centra en su economía y en cómo se relacionaba con el conjunto del circuito.¹⁵ A esta exploración bibliográfica se suma los resultados obtenidos a través del trabajo con las notas de Aduana de Buenos Aires que abordan las tendencias generales del destino que tuvieron las mercaderías al circular desde esa ciudad.¹⁶ Estos resultados se complementan con distintas fuentes cualitativas

¹³ Fernando Jumar, “El comercio ultramarino por el complejo portuario rioplatense y la economía regional, 1714-1778” en *Revista Magallánica: revista de historia moderna*, 3, 5, 2016, pp. 171-259, p. 185, <http://fh.mdp.edu.ar/revistas/index.php/magallanica/article/view/2006/2121> (consulta 05/03/2019).

¹⁴ Solo con repasar los trabajos clásicos de Fernand Braudel, *Civilización Material, Economía y Capitalismo*, siglos XV-XVIII, Madrid, Alianza Ed., 1984 sobre los comerciantes en forma global y de 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 para la América Hispana se puede comprender las continuas dificultades que este gremio debió afrontar durante todo el Antiguo Régimen. Las guerras, las distancias, las dificultades en las comunicaciones, el negociar con agentes desconocidos y reconocer los distintos controles y normas de las distintas soberanías implicaba una inestabilidad que creó rápidas fortunas como así también grandes quiebras.

¹⁵ Debido al espacio disponible remito el marco teórico y las investigaciones que preceden a este trabajo a mi tesis de maestría: José Sovarzo, “La garganta del comercio interoceánico en la América del sur Hispana. Mendoza y sus relaciones comerciales con Río de la Plata y los mercados del Pacífico Sur Americano, 1779-1783”, Tesos de Maestría inédita, Universidad de Tres de Febrero, 2017.

¹⁶ Se han procesado 17.382 notas de salida de la Aduana de Buenos Aires, que se encuentran resguardadas en el Archivo General de la Nación Argentina (en adelante AGN), que cubren el período marzo de 1779 a diciembre de 1783. AGN, Sala IX10-7-7; Sala XIII-14-9-5, 33-11-2; 33-11-3; 34-2-1; 34-2-5; 34-3-1; 34-1-5; 34-4-1; 34-4-2.

como la correspondencia del comerciante Jacinto de Castro¹⁷ y los bandos y súplicas emitidas desde Chile hacia la ciudad de Mendoza en relación al control del comercio.¹⁸

La región Río de la Plata y sus relaciones comerciales con el circuito bioceánico

Partiendo del estudio de la circulación mercantil, Fernando Jumar propone definir la región Río de la Plata como un espacio económico homogéneo. La noción de espacio económico permite estudiar los flujos mercantiles sin las restricciones de los límites políticos y, al mismo tiempo, resalta el hecho de que la circulación interna es más intensa que los intercambios con otros espacios. Por ello es por lo que se puede delimitar a la región Río de la Plata durante el Antiguo Régimen y su crisis como: "... los territorios dominados efectivamente por los europeos a ambas orillas del río, con fronteras difusas hacia el interior de las tierras, y el río mismo. Es un espacio acuático y terreo, articulado por un complejo portuario, sin solución de continuidad a la hora de analizar los campos de fuerzas económicas".¹⁹ Desde esta configuración se puede analizar la región Río de la Plata desde cuatro puntos ángulos.

En primer lugar, desde su papel de región-pivote. Desde su mismo nacimiento y aún antes de conformarse como una región, este espacio funcionó como punto de contacto entre mercados hispanoamericanos y extra-americanos, ofreciendo su puerto como enclave para realizar distintas transacciones mercantiles. El objetivo comercial consistía en introducir bienes y esclavizados en los circuitos de los territorios dominados por la Monarquía española y extraer como retorno metales preciosos altoperuanos (plata) y chilenos (oro) así como algunas otras producciones americanas.

En segundo lugar, podemos analizar a la región Río de la Plata desde su matriz como mercado consumidor. Esta región aprovechando su papel como nodo comercial de enlace entre distintos mercados se abastecía de diferentes productos necesarios para su propia subsistencia y para su naciente brillo como capital virreinal. Solo la ciudad de Buenos Aires contaba con unos 37.000 habitantes asentados para 1778²⁰ a quienes

¹⁷ AGN, IX-10-7-7, 10-7-8, 9-3-8. Registros de Aduana de Antiguo Régimen, base de datos marzo de 1779 a diciembre de 1783 recopilada a partir de las notas de aduana registradas en la Aduana de Buenos Aires, Archivo General de la Nación, Argentina, XIII-14-9-1; 14-9-5; 33-11-2; 33-11-3; 34-1-5; 34-2-1; 34-2-5; 34-3-1; 34-4-1; 34-4-2; 34-1-5. En adelante RegAduAR, base 1779-1783.

¹⁸ Archivo Histórico de Mendoza (en adelante AHM), Época colonial, Sección gobierno.

¹⁹ Fernando Jumar, "La Región Río de la Plata y su complejo durante el Antiguo Régimen" en Fradkin, Raúl (Dir.), Historia de la Provincia de Buenos Aires. De la conquista a la crisis de 1820, Buenos Aires, Editorial Edhasa, 2012, pp. 123-157, pp. 123-124.

²⁰ Jorge Gelman, "La economía de Buenos Aires en Fradkin, Raúl (Dir.), Historia de la Provincia de Buenos Aires. De la conquista a la crisis de 1820, Buenos Aires, Editorial Edhasa, 2012, pp. 85-121, p. 102.

se suman cantidades variables de población “flotante” que había que mantener durante sus estadías y continuación de sus travesías (marineros de navíos del comercio y del rey, soldados en tránsito), transformando el conjunto de la región en un mercado consumidor de importancia tanto para productos americanos²¹ (por ejemplo, vinos mendocinos), como para los productos ultramarinos (p. e. textiles). En este punto, los trabajos de María Emilia Sandrín destacan el papel de la Corona como agente dinamizador de la economía regional mediante el requerimiento de la provisión de bienes y servicios.²²

Un tercer aspecto para tener en cuenta referido a la región Río de la Plata remite a su condición de región-productora. Como señala Fernando Jumar se debe marcar la diferencia entre el comercio de la región Río de la Plata y la que opera en Río de la Plata.²³ Jumar invita a pensar de otro modo la ponderación de las cifras del comercio ultramarino rioplatense, al considerar que, si bien entre el 80% y 90% de los valores registrados son en metales preciosos, éstos revelan tratos en muy diversos espacios por acciones mercantiles emprendidas desde fuera de los espacios americanos. Los beneficios que esas acciones dejan en la región se deben a la intermediación, pero sería erróneo considerar que los capitales invertidos en las operaciones o la acumulación de las ganancias se realizan en ella.²⁴ Al mismo tiempo, el autor mencionado enfatiza que la participación en los envíos ultramarinos de la producción y venta de derivados bovinos muestra que una región participa en los intercambios con un producto local²⁵, lo que da a su magra participación porcentual en el conjunto otras significaciones.

²¹ En un trabajo anterior, realizado en colaboración con María Claudia Errecart, tomando como fuente de análisis las guías de entrada registradas en la aduana de Buenos Aires durante los seis últimos meses de 1782 y los seis primeros de 1783, se advirtió que 31,67% (338 guías) de un total de 1.067 contenían alimentos dentro de los bienes a comerciar. Así es como a la región Río de la Plata llegaban por ejemplo desde el Alto Perú cacao y cascarilla, desde Córdoba porotos y diversos frutos, desde el Paraguay dulce, maní y miel y desde Mendoza y Chile chocolate, frutos secos, alcoholes y diversas legumbres. María Claudia Errecart; José Sovarzo, “De tierra adentro al río. El complejo portuario rioplatense a partir de las guías de aduana de Buenos Aires a fines del siglo XVIII” en XIV Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia, Mendoza, Departamento de Historia de la Facultad de Filosofía y Letras, Universidad Nacional de Cuyo, 2013.

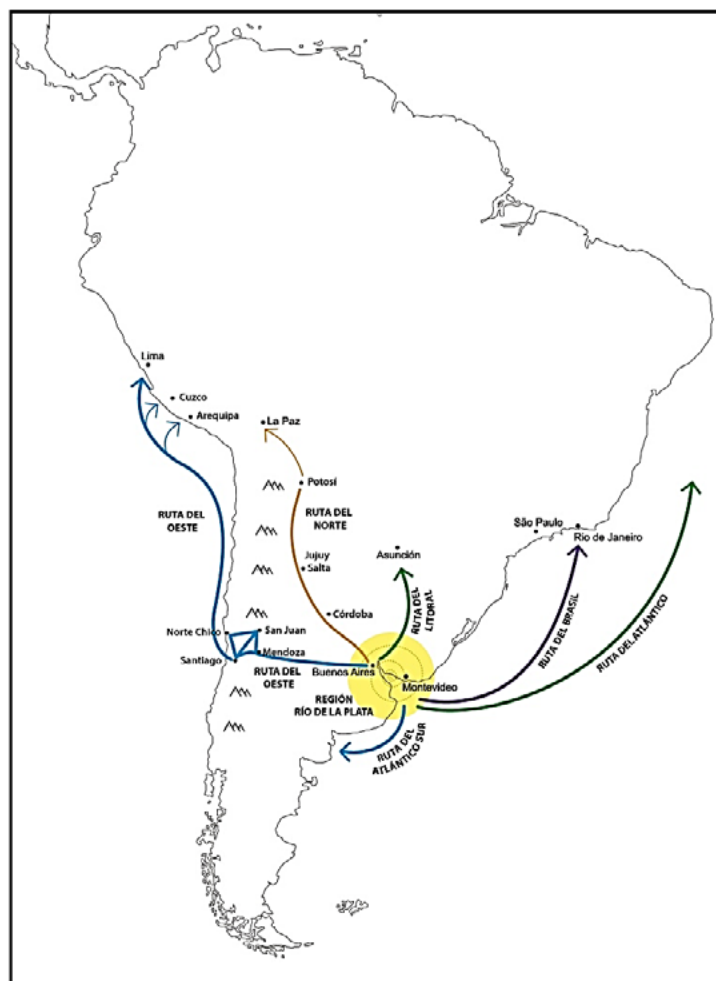
²² María Emilia Sandrín, “La demanda de bienes y servicios para la Corona y la navegación ultramarina en el complejo portuario rioplatense y la dinamización de la economía regional. 1680-1810”, Tesis de Doctorado inédita, Universidad Nacional de La Plata, 2016, <http://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/tesis/te.1217/te.1217.pdf> (consulta 05/03/2019).

²³ Esta diferencia es desarrollada en F. Jumar, “La región Río de la Plata”, pp. 126-127.

²⁴ Ver: Maximiliano Camarda, “La región Río de la Plata y el comercio ultramarino durante las últimas décadas del siglo XVIII: Actores, circulación comercial y mercancías”, Tesis de Doctorado inédita, Universidad Nacional de La Plata, 2015, <http://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/tesis/te.1181/te.1181.pdf> (consulta 05/03/2019).

²⁵ Tras la segunda fundación de Buenos Aires (1580) los vecinos se encontraron con un producto que se había multiplicado de forma salvaje en la pampa húmeda: las vacas. De esta manera casi sin inversión ni gasto los hacendados rioplatenses a uno lado y otro del río obtenían enormes beneficios económicos. F. Jumar, “El comercio ultramarino”.

Mapa 1: Rutas de Destino desde la región Río de la Plata



Fuente: J. Sovarzo, “La garganta del”.

Por último, un cuarto aspecto del análisis de la región la observa como región-proveedora de bienes y servicios. Relacionado con su posición como pivote entre distintos mercados tanto ultramarinos como americanos, la región Río de la Plata satisfizo con animales y mercaderías varias el abastecimiento de las travesías cubriendo así las necesidades de transportistas y comerciantes varios para emprendían los dilatados viajes comerciales. Siguiendo el trabajo de María Emilia Sandrín un “sector medio” de la sociedad de la región Río de la Plata, que está entre la élite y los esclavizados, vivía de proveer las embarcaciones de la navegación ultramarina y las tropas asentadas, como así también a todos aquellos que partiendo de Buenos Aires iniciaban alguna travesía comercial o particular.²⁶

²⁶ “Otros trabajadores incluidos en el sector medio eran los proveedores de servicios relacionados a la logística necesaria para cumplir la satisfacción de barcos y/o tropas; lancheros, carreteros, carretilleros, mandaderos, chasquis, estibadores-arrumadores y peones sin especialización.” M^a. E. Sandrín, “La demanda de bienes”, p. 188.

Los mercados cordilleranos y sus relaciones comerciales con el circuito bioceánico Mendoza

La historia de la ciudad de Mendoza durante el Antiguo Régimen puede organizarse, siguiendo a Luis Alberto Coria, en cuatro períodos desde el punto de vista económico.²⁷ El primero de ellos remite a una “economía típicamente ausentista (sic) o economía de la encomienda” que abarca desde la fundación de la ciudad en 1561 hasta 1625. En esta etapa la importancia que cobró Mendoza se relacionaba con la posibilidad de obtener mano de obra para transportarla hacia el Reino de Chile. Los encomenderos mendocinos residían en Santiago, administrando sus encomiendas por terceros, y hacía allí enviaban la mano de obra indígena para ser utilizada en la agricultura, en la obra pública o el trabajo en las minas.²⁸ Sobre este mismo período, la correspondencia entre comerciantes trabajada por Carlos Sempat Assadourian demostró la conexión existente entre Santiago de Chile y Tucumán durante los años de 1580 y 1590.²⁹ En este circuito Mendoza se integraba como una posta necesaria, más no menos importante para los intereses mendocinos. Así es cómo desde la capital del Reino de Chile se enviaba vino y efectos de Castilla hacia Tucumán, junto a otros productos como el sebo, pabilo y cordobanes que continuaban hacia Potosí y desde Tucumán retornaban textiles de la tierra de gran importancia para el mercado indígena. De esta manera, Mendoza participaba de un importante circuito mercantil en un momento inicial de su historia.³⁰

En una segunda etapa, entre 1625 y 1715, Mendoza se transformará en una “economía de asentamiento agrícola, ganadero, minero y de comercio externo trabado”. En este período comienzan los cultivos de vid para su comercialización³¹ y hacia el sur de la ciudad crecieron los asentamientos ganaderos, tanto de cría como de engorde vacuno, que

²⁷ Luis Alberto Coria, *Evolución económica de Mendoza en la época colonial*, Mendoza, Universidad Nacional de Cuyo/Facultad de Ciencias Económicas, 1988.

²⁸ Por su parte, también los vecinos mendocinos efectuaban malocas para capturar originarios e incorporarlos a las encomiendas. Así fue como los Huarpes, fueron sometidos por los encomenderos y enviados hacia Chile para ser vendidos o rentados como mano de obra dócil y laboriosa. Este ingreso de divisas producto de la venta de mano de obra, hasta su prohibición a fines del siglo XVI, fue la principal entrada económica con la cual contó la nueva ciudad. Álvaro Jara, “Importación de trabajadores indígenas en el siglo XVII”, separata de la Revista Chilena de historia y geografía, 124, Santiago, 1958, <http://www.memoriachilena.cl/602/w3-article-9905.html> (consulta 05/03/2019).

²⁹ Carlos Sempat Assadourian, “Chile y el Tucumán en el siglo XVI. Una correspondencia de mercaderes” en *Historia*, Instituto de Historia de la Universidad Católica de Chile, 9, 1970, pp. 65-109, <http://revistahistoria.uc.cl/wp-content/uploads/2011/10/sempat-carlos-9.pdf> (consulta 10/07/2012).

³⁰ En este período Mendoza contribuyó a las políticas de la Corona española no con impuestos, ya que su escaso movimiento mercantil y población hacían que la recaudación fuera irrisoria, sino que sirvió de base de abastecimiento en por lo menos cuatro ocasiones en las cuales los ejércitos del rey se detuvieron allí invernando, para luego proseguir hacia Chile como refuerzos en lo que se conoce como la “Guerra del Arauco”. L. A. Coria, *Evolución económica*, p. 85.

³¹ El Padre Rosales, quien publicó su *Historia General del Reino de Chile* en 1674, “Los españoles que poblaron la provincia de Cuyo, plantaron viñas e hicieron trato con el vino, llevándole en carretas a Córdoba, Buenos Aires y Santa Fe, donde no se da sino con mucha moderación; de allá traen la ropa y mercaderías necesarias para la vida humana”, Apud L. A. Coria, *Evolución económica*, p. 375.

posteriormente serían llevados hacia los mercados transcordilleranos.³² De igual manera, entre 1610 y 1640 se presenta un auge del tráfico de esclavizados para Chile y Perú desde Río de la Plata, lo cual permite un esporádico crecimiento, pese a las prohibiciones y permisos otorgados indistintamente por la corona.³³

Por su parte los jesuitas asentados en Mendoza, ya en esta época nos señalan que esta ciudad “... debe considerarse como escala o puerto donde se depositan todos los géneros del comercio que de las Provincias circunvecinas, se pretenden introducir al Chile y los que de este Reino se trae de las provincias confinantes. A esta causa debe su población, la mayor que tiene la provincia de Cuyo”.³⁴ De este modo se puede analizar que ya desde el comienzo del siglo XVIII la ciudad mendocina cumplía su función como *puerto seco*³⁵ o eje vertebrador entre distintas economías americanas.

Un tercer corte histórico se puede realizar entre los años de 1716 y 1778. En esta etapa la ciudad mendocina tiene como características salientes ser una “economía comercial con problemas defensivos” asentándose sobre la base de la economía para la exportación, tanto de ganados como de alcoholes.³⁶ Ambos productos ya son comercializados. Hacia Chile, el ganado, y hacia la región Río de la Plata el vino y en menor medida el aguardiente, pasas, higos y frutos secos. Cabe mencionar que durante el período anterior, específicamente en 1702, tanto Mendoza como San Juan, presentaron un petitorio ante Felipe V solicitando su incorporación a la Gobernación de Tucumán. Esta iniciativa señala la imposibilidad de comerciar su principal producto, los alcoholes, en el mercado chileno y por lo cual la configuración política repercutía negativamente en las economías cuyanas.³⁷ Durante este período el comercio en la ruta hacia la región Río de la Plata va a sufrir el embate esporádico de los pueblos originarios que presionaban sobre el camino de frontera provocando pérdidas en algunos casos y en mayor medida temor entre los comerciantes que realizaban la travesía.³⁸

³² El Cabildo de Chile, en su acta del 7 de abril de 1679 indica que “(...) de la provincia de Cuyo han pasado y van pasando a los términos de esta ciudad algunas partidas considerables de vacas, y que es justo que en primer lugar se provea de ellas la necesidad del ejército, así porque las traen los dueños para vender, como porque reciben menos detrimento que los dueños de las vacadas de los términos de esta ciudad (...) que todas las cantidades referidas montan tres mil trescientas y cincuenta cabezas, las cuales se han de sacar de la parte y lugar donde estuvieren (...)”, apud Juan Draghi Lucero, Fuente americana de la historia argentina: descripción de la provincia de Cuyo, cartas de los jesuitas mendocinos, Mendoza, Best Hermanos, 1940, p. 54.

³³ L. A. Coria, Evolución económica, p. 268.

³⁴ J. Draghi Lucero, Fuente americana, pp. 5-6.

³⁵ Fernando Jumar, “Buscar la vida en Río de la Plata. Marcelino Callexas Sanz, 1757-1820 en Illes i Imperis. Estudis d’historia de les societats en el mon colonial i postcolonial, 18, 2016, pp. 44-76, <http://www.raco.cat/index.php/IllesImperis/article/view/208050023/403427> (consulta 05/03/2019).

³⁶ L. A. Coria, Evolución económica.

³⁷ Ana Fanchín (Coord.), Espacio y población. Los valles cuyanos en 1777, Serie Estudios de Población, IV, San Juan (Argentina), Universidad Nacional de San Juan- Academia Nacional de Historia, 2004, p. 6.

³⁸ J. Sovarzo, “La región Río de la Plata”.

En cuanto a la población de Mendoza en esta etapa, la mayor parte vivía en la ciudad y en cercanías de las chacras irrigadas.³⁹ Según las cifras proporcionadas por las matrículas generales de población realizadas en la región entre 1777 y 1778, la ciudad de Mendoza contaba con 7.657 pobladores en total más 1.287 pobladores de la campaña. Los habitantes relevados en la ciudad fueron en su mayoría registrados como blancos en un 58%, negros y mulatos 28%, y por último como originarios y mestizos en un 13%.⁴⁰ El porcentaje de este último grupo sube cuando nos referimos al *hinterland* de Mendoza ya que bajo otro tipo de explotación, en su mayoría dedicada a la ganadería, las relaciones entre castas difieren mucho de lo que se cuantifica en la ciudad. Estas cifras proporcionan un conocimiento inexacto⁴¹ pero que permiten vislumbrar el universo del cual estamos hablando y conjeturar sobre los grados de consumo que una sociedad de este volumen y dividida en estas proporciones por castas podría llegar a consumir.

Por último, entre 1778 y 1810, Luis Coria categoriza a la economía mendocina como “de libre comercio interno y externo, sin grandes problemas defensivos”.⁴² Este período se abre unos años antes con la fundación del fuerte de San Carlos en 1772 y el posterior fuerte de San Rafael, ambos enclaves militares permitieron controlar la frontera sur de Mendoza posibilitando el desarrollo de la ganadería de exportación, actividad en riesgo ante el avance de los pueblos originarios. De igual modo, el camino de frontera que comunicaba Mendoza con Río de la Plata fue pacificado lentamente tras las distintas campañas militares y acuerdos de paz firmados con las distintas facciones de los pueblos originarios por el comandante Amigorena, desde 1780 a 1798.⁴³

A la pacificación se suma el laboreo constante de los viñedos por más de un siglo en la zona de Mendoza, incorporando los conocimientos de su producción y comercialización por parte de un grupo cerrado de familias⁴⁴, originándose un fuerte crecimiento de las

³⁹ Hacia principios de siglo XVIII la población mendocina creció producto del paso de Chile a Mendoza de muchas familias españolas que se establecieron definitivamente. L. A. Coria, *Evolución económica*, p. 148.

⁴⁰ Datos extraídos de Jorge Comadrán Ruíz, “Las Tres casas reinantes de Cuyo” en *Revista de historia americana y argentina*, 50, 1, pp. 29-75, Cuadro 2.

⁴¹ Las diferencias con un censo moderno son abrumadoras. En primer lugar, los fines de los padrones eran fiscales por lo cual un gran porcentaje de la población buscaba de alguna forma pasar inadvertida para no tributar a futuro. Asimismo, la metodología de recaudación de datos no se realizaba de casa en casa como se hace en los modernos censos, sino que se convocaba en los distintos distritos “a los vecinos prácticos y conocedores” para que proporcionen la información sobre la población requerida. De este modo los datos obtenidos son estimaciones aproximadas. A. Fanchín, *Espacio y población*, p. 49.

⁴² Según los relatos de los viajeros “Esta ciudad debe considerarse como escala o puerto donde se depositan todos los géneros del comercio que, de las Provincias circunvecinas, se pretenden introducir al Chile y los que de este Reino se trae de las provincias confinantes”. J. Draghi Lucero, *Fuente americana*, pp. 5-6.

⁴³ L. A. Coria, *Evolución económica*.

⁴⁴ Sobre estas “tres casas reinantes” que tomaban las principales decisiones políticas y económicas de Mendoza hacia fines del siglo XVIII indaga el trabajo de J. Comadrán Ruíz, “Las tres casas”.

exportaciones de alcoholes durante este periodo.⁴⁵ Esta alza de las ventas respondería al crecimiento del mercado rioplatense en un sentido amplio, aunque genera interrogantes sobre si se produce sólo por el crecimiento exponencial de su mercado consumidor o por el movimiento que genera la demanda de alcoholes de los marinos y/o por las compras generadas desde la Corona española para las raciones diarias de soldados en sus estadas y viajes de regreso.⁴⁶ Desde ya también se puede pensar en una conjunción de ambas alternativas.

Pero la producción de alcoholes y la importancia de Río de la Plata como mercado consumidor era sólo una parte de la economía de Mendoza. En otro plano, como ya lo habían señalado los jesuitas, su papel como *puerto seco*⁴⁷ articulador de las economías atlánticas con las del Pacífico produjo una enorme cantidad de dividendos y cuya función interesa remarcar en este trabajo.⁴⁸ Alcanza con imaginar las demandas generadas por mantenimiento y aprovisionamiento general de las 15.209 carretas que entraron y salieron de Mendoza durante nueve años del período entre 1782 y 1799.⁴⁹ También hay que considerar la dinámica que le imprime a la economía local la provisión de servicios para realizar el cambio de transporte, de carreta a mulas, en pos del paso cordillerano para la venta de las mercaderías en el Reino de Chile.

A partir de lo trabajado por María Emilia Sandrín para Río de la Plata se ha podido se puede presuponer que en Mendoza también había personas que obtenían su sustento

⁴⁵ Así lo atestiguan diversos escritos de la época señalando la prosperidad del comercio de alcoholes mendocinos desde mediados del siglo XVIII, sin embargo, no hemos encontrado en la bibliografía series de datos que nos permitan comprobar tales afirmaciones para el período. A partir de 1780 se cuenta con las series realizadas por S. Amaral, “Comercio libre”, que demuestran el crecimiento de la producción de alcoholes cuyanos.

⁴⁶ El movimiento económico que genera el aprovisionamiento de las expediciones marítimas que partían desde Río de la Plata ha sido estudiado por M^a. E. Sandrín, “La demanda de bienes”.

⁴⁷ Una definición moderna de puerto seco propone: “una terminal de transporte intermodal terrestre conectada directamente a uno o varios puertos marítimos con una vía de transporte de gran capacidad, donde los clientes pueden dejar/recoger sus unidades estandarizadas de carga, como si operasen directamente con un puerto marítimo”. Portal Urbanismo y Transporte, <http://urbanismoytransporte.com/que-es-un-puerto-seco/> (consulta: 05/03/2019). Haciendo las salvedades del caso, a esto nos referimos cuando hablamos de puerto seco. Definición y explicación más detallada encontramos en Fiorella Sotelo Buila, “Los puertos secos y sus ventajas en el comercio internacional, el caso de puerto seco de Tepejé del río Hidalgo”, Tesis de Licenciatura inédita, Universidad de las Américas (Puebla, México), 2012, http://catarina.udlap.mx/u_dl_a/tales/documentos/lri/sotelo_b_f/ (consulta: 05/03/2019).

⁴⁸ En cuanto a sus importaciones, Mendoza recibía en efectos de la tierra 61% valor total, mientras que los efectos de Castilla representaban 39% para los años previos a la independencia. Los efectos de Castilla llegaban habitualmente desde la región Río de la Plata e iban destinados al consumo de los mercados transcorderos. Si nos concentramos en los efectos de la tierra, predomina el azúcar desde Chile y el ganado desde San Luis y Córdoba. La importación de productos de la tierra en su totalidad se realizaba en mayor grado desde Chile (53%). Particularmente importante -por la distancia de su recorrido- es la cantidad de lienzos cochabambinos, que llegan vía Salta, transformando su llegada en un 17% del valor de los efectos de la tierra. S. Palomeque, “Circuitos mercantiles”.

⁴⁹ Pablo Lacoste, “Carretas y transporte terrestre bioceánico: la ruta Buenos Aires-Mendoza en el siglo XVIII” en *Estudios Ibero-Americanos*, Porto Alegre, 31, 1, 2005, pp. 7-35, p. 15, <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=134618603002> (consulta 05/03/2019).

de proveer servicios al transporte, como por ejemplo reacondicionar las mercaderías para el transporte mular.⁵⁰ Aunque no se pueden avanzar cifras de población dedicadas a estas actividades, se necesitaba personal que organizase en fardos la mercadería para acomodarlas en las mulas distribuyendo equitativamente su peso, otros que posteriormente cuidasen de los bienes y por supuesto todo un movimiento de arrieros y arriería para realizar el viaje.⁵¹ Un ejemplo indirecto sobre el trabajo que implicaba reacondicionar la mercadería y el provecho que de ello sacaba la ciudad de Mendoza lo encontramos en los relatos del viaje hecho en 1698 por el jesuita Antonio María Fanelli. En él se expresa que una vez arribados desde la ciudad de Buenos Aires pudieron partir hacia Chile luego de “...15 días de demora, [cuando] llegaron de Chile las mulas que nos envió el Provincial para transportar todos los padres de la Misión al termino deseado. Estas 150 y arregladas todas las cargas por cada mula, fue necesario de otros quince días para ponerlas todas en orden y con igual peso...”.⁵² Se observa que, si bien este caso las mulas procedían de Chile, el gasto de readecuación y los treinta días que los jesuitas debieron aguardar en Mendoza dinamizaron la economía de esta mediante los cotidianos gastos de consumo/abastecimiento que una estadía de estas características generaba. Además, se puede especular sobre otras actividades tales como la recreación de los arrieros, comerciantes y viajeros varios que debían aguardar en la ciudad su paso cordillerano. Asimismo, de los servicios judiciales, tales como firma de contratos y demás acuerdos que debían certificar los notarios.

Yendo a los resultados que el trabajo de análisis con las notas de aduana permitió identificar 728 notas de aduana registradas en Buenos Aires en dirección de Mendoza entremarzo de 1779 y diciembre de 1783. Ello la convierte en el punto con mayor contacto con Río de la Plata dentro del circuito analizado.⁵³ En este punto cabe

⁵⁰ M^a. E. Sandrín, “La demanda de bienes”, p. 99.

⁵¹ A todos ellos hay que sumarle el movimiento económico que se generaba a partir de abastecer a estas tropas tanto de alimentos, mulas y abrigo. Y esto sin tener en cuenta que ante el cierre provisional del paso por cuestiones climáticas, tanto mercaderías como comerciantes, transportistas y viajeros varios debían quedarse en la ciudad hasta esperar una mejor oportunidad para intentar el cruce.

⁵² Antonio María Fanelli, “Relación de un viaje a Chile en 1698 desde Cádiz, por mar y tierra, escrita en italiano por el P. Antonio María Fanelli, de la Compañía de Jesús” en *Revista Chilena de Historia y Geografía*, 65, Santiago de Chile, 1929, pp. 96-149, p. 120.

⁵³ Se registran en el mismo período en total 2.119 notas de aduana en dirección de lo que F. Jumar define como la ruta del Oeste (ver su trabajo en este dossier). De ellas, 585 se registran en dirección de Santiago de Chile, 533 a San Juan y 47 para San Luis. El resto se distribuye como sigue: 119 a distintos puntos del Bajo Perú (a través de Valparaíso y por agua), 84 a Chile (sin identificación del lugar), 7 a Copiapó (Chile), 7 a Valparaíso (Chile), 3 a Coquimbo (Chile), 2 a Concepción (Chile), 2 a Tunuyán (Mendoza), 1 a Cuyo (sin especificar), 1 Punta del Agua (San Luis).

aclarar que, si bien las fuentes señalaban un lugar de destino, en este caso la ciudad de Mendoza, ello no implica necesariamente que su consumo se realice en ese mercado, sino que podría tratarse solo de un enclave de redistribución. Sobre ello se ahondará cuando se trabaje la idea de puerto seco. Sin embargo, el movimiento económico que genera que las mercaderías arriben a estas distintas ciudades desde la región Río de la Plata señala los niveles de contacto e interacción que estas diferentes economías tenían entre sí. A continuación se tomará como ejemplo la yerba mate, los barriles y los botones que arribaron a Mendoza como muestra de los bienes que circulaban.

En el caso de la yerba, durante el período analizado con las notas de aduana 1779-1783, se hicieron 160 envíos a Mendoza desde Buenos Aires por un total de 114.575@⁵⁴, lo que arroja un promedio de 22.915@ anuales para el supuesto consumo de unos 8.000 habitantes y un consumo *per cápita* de 2,86@/año ¿Era mucho, poco o es una cantidad plausible de consumo? Si se piensa que 2,86@ representan unos 33 kg de yerba aproximadamente⁵⁵, parece muy probable que la mayor parte de la yerba mate sea reexportada de Mendoza hacia otros mercados.⁵⁶

Esto se sustenta también a partir de diversas fuentes cualitativas que mencionan, por ejemplo, que “De las mil carretas que hacían el viaje de Mendoza a Buenos Aires volvían 500 con yerba del Paraguay para el consumo de Chile” o como señala el procurador de Mendoza que “si nuestra ciudad cortaba el comercio con Buenos Aires por el exceso de impuestos quedaría impedido el de la yerba del Paraguay y otros efectos que se internan de Buenos Aires y Santiago a esta provincia y Reino de Chile”.⁵⁷

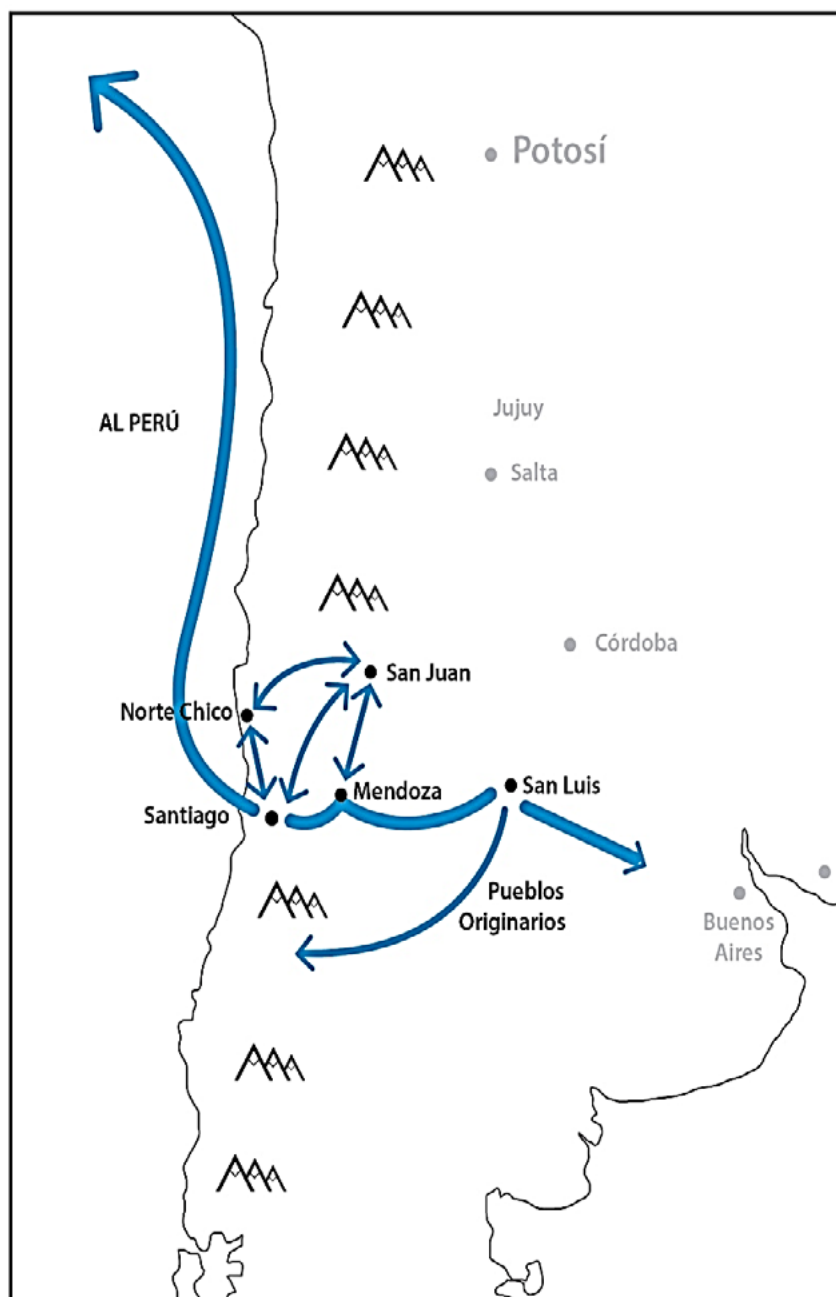
⁵⁴ Esta cantidad representa 16, 37% del total de yerba mate que llegó desde el Paraguay al puerto de Buenos Aires si tomamos el promedio de 140.000 arrobas anuales y por lo tanto 700.000 arrobas en el período 1779-1783 que trabajó Juan Carlos Garavaglia, Mercado interno y economía colonial (tres siglos de historia de la yerba mate). 1 edición. México, Ed. Grijalbo, 1983, p.84.

⁵⁵ Las equivalencias que usamos son: 1 arroba= 25 libras; 1 libra = 460,08 gramos. Tomado de Pedro Santos Martínez, Historia económica de Mendoza durante el virreinato (1776-1810), Madrid, Universidad Nacional de Cuyo/Instituto Gonzalo Fernández de Oviedo, 1961, p. 43.

⁵⁶ Solo para establecer parámetros modernos de consumo, según un informe publicado por el INTA en 2013 en la Argentina el consumo per cápita de yerba era fue de 6,44 kg. Emiliano Lysiak, “Participación de la yerba mate en el consumo argentino de las bebidas” en Inta ediciones, 74, 2016, https://inta.gob.ar/sites/default/files/lysiak_e_participacion_yerba_mate_1.pdf (consulta 05/03/2019).

⁵⁷ Ambas citas extraídas de P. S. Martínez, Historia económica, p. 323.

Mapa 2 Ruta del Oeste. Recorrido y derivaciones



Fuente: J. Sovarzo, "La garganta del".

Una mercadería que brinda una pista sobre la dinámica propia de los intercambios que se realizan entre Mendoza y los mercados rioplatenses, se refiere a los retornos de los contenedores de alcoholes vacíos. Así es como se produce la llegada de 143 barriles y 121 pipas a la ciudad cordillerana. Este dato sugiere que, en muchas ocasiones, más no la mayoría, los comerciantes decidían regresar con el contenedor a modo de "retornable"

para su reutilización. Sin embargo, si se piensa que se calcula por ejemplo “en enero de 1776, al comenzar el período virreinal, entraron en Buenos Aires alrededor de 2.000 barriles de vino y aguardiente procedentes de Mendoza...”.⁵⁸ ¿Dónde fueron a parar los 10.000 barriles que deberían figurar retornando a Mendoza durante los cinco años del período 1779-1783? Al respecto tres hipótesis, la primera, y más factible, es que estos retornos de barriles vacíos se observe en las guías de salida de Montevideo ya que muchos de ellos se utilizaban para abastecer el regreso de los barcos a Europa (¿Cargados en los mismos contenedores del viaje hacia América?); la segunda hipótesis, un tanto más compleja sería que los barriles partieran con los barcos y en ese caso ¿Dónde y con qué materia prima los toneleros fabrican al menos 2.000 barriles por año para abastecer a Mendoza y San Juan teniendo en cuenta la escasez de madera en esas latitudes?⁵⁹ Y por último, una tercera que se desliza del trabajo con las fuentes señalando el envío hacia las ciudades cordilleranas de distintos materiales que en su conjunto llevan a pensar sin poder corroborar que se trata de pipas y barriles desarmados que retornaban a origen de esa manera. ¿Por una cuestión de espacio mejor desarmadas que vacías sin contenido? Como se aprecia, cualquiera de las tres hipótesis abre otros interrogantes.

Entre las particularidades que se pudo apreciar en este trabajo con las notas de Aduana sobresale el envío de un Hábito de la Orden de Carlos Tercero que se realiza en un cajón el 30 de septiembre de 1782, declarado por Manuel José Altolaquirre. Esta orden tenía caballeros de dos clases: Caballeros Grandes Cruces o Caballeros Pensionados.⁶⁰ Lamentablemente no se identifica a este distinguido caballero en las fuentes trabajadas, tampoco se sabe si la prenda continuaba viaje hacia otro destino. Teniendo en cuenta los años en los que ingresaron a esa Orden algunos de los Oidores de Santiago de Chile no se trata de alguno de ellos⁶¹, a menos que Álvarez de Acevedo diera por hecho el asunto mientras lo tramitaba y se haya hecho enviar el traje tres años antes de la confirmación.

⁵⁸ P. S. Martínez, *Historia económica*, p. 281.

⁵⁹ Se señala posteriormente al tratar la economía de San Juan los continuos conflictos entre las ciudades cuyanas por el manejo de los escasos recursos madereros que tenía la región.

⁶⁰ Información de la web del Patrimonio Nacional de España, <http://www.patrimonionacional.es/colecciones-reales/categorias/detalles/8194/Manto%20de%20la%20Real%20y%20Distinguida%20Orden%20de%20Carlos%20III,%20perteneiente%20a%20Carlos%20IV/410%20> (consulta 05/03/2019).

⁶¹ En detalle y por año de entrada: “los regentes Tomás Antonio Álvarez de Acevedo (1785), y Fernando Márquez de la Plata (1796); los oidores Benito María de la Mata, José Lucas Gorbea y Vadillo (1796), y Luis de Urriola y Echeverz (1796); y los fiscales Ambrosio Zerdán de Landa y Simón Pontero (1794), y Joaquín Pérez de Uriondo y Martierena (1794)”. Javier Barrientos Grandon, “La Real Audiencia de Santiago de Chile (1605-1817): La institución y sus hombres”, S/d, S/d, 2000, p. 545, http://www.larramendi.es/i18n/catalogo_imagenes/grupo.cmd?path=1000180 (consulta 05/03/2019).

Por último, no se quiere pasar por alto algunas otras peculiaridades de las mercaderías que recorren el camino desde Buenos Aires hacia Mendoza. Dentro de ellas se encontró seis docenas de bolsas de pelucas que envía Juan Álvarez Araujo el 7 de febrero de 1781. Sólo con haber contemplado algún cuadro de la época podemos entender la importancia de un “buen peinado” aunque sea artificial para estar distinguido.⁶² A su vez los trabajos realizados sobre la vida privada en el siglo XVIII nos hablan de que:

A pesar de las críticas de los autores moralizadores, lo cierto es que la posesión y uso de la peluca era otro de los elementos que indicaban la pertenencia de pleno derecho en el escalafón nobiliario. La peluca tomó un claro valor simbólico en la etiqueta del momento, ya que desprenderse de ella sólo era posible en los círculos más íntimos donde no era necesario y obligado jugar o interpretar el rol social asignado.⁶³

En cuanto a los retornos de productos desde Mendoza hacia Buenos Aires se puede realizar un acercamiento a partir de los trabajos de investigación de Samuel Amaral⁶⁴ que examina la circulación de la producción de Mendoza y la investigación de Silvia Palomeque⁶⁵ que hace foco en la circulación de los productos que pasan a través de Mendoza. Amaral demuestra de sobremanera el crecimiento de las exportaciones de caldos cuyanos desde 1780, y en especial para el período 1780-1810, señala que casi 90% del vino y 71% del aguardiente mendocino tuvieron como destino a la ciudad de Buenos Aires. También cabe agregar que en el caso particular de los alcoholes la relación comercial con Chile es casi nula (más allá de los alcoholes que se cargaban para realizar la travesía cordillerana) ya que se autoabastecía de ambos productos y tanto Lima como Potosí eran aprovisionadas por Pisco, Moquegua y Arequipa.⁶⁶

El cuadro de circulación de mercaderías por Mendoza se complejiza aún más cuando tenemos en cuenta la investigación de Silvia Palomeque ya aludida. Allí expone que si bien una parte importante del comercio cuyano con Buenos Aires proviene de la

⁶² Al respecto Fernand Braudel señala que “...cuando en 1629 se inició la moda de las «cabelleras artificiales» que conduciría al uso de las pelucas, y después al de las pelucas empolvadas, la iglesia la censuró. (...) en una Inglaterra que no contaba con 10 millones de habitantes, había hacia 1800, de ser verosímiles los datos del fisco, 150.000 personas que llevaban peluca.” F. Braudel, *Civilización material*, p. 284.

⁶³ Rosa María Cabeza, “Escenografías del habitar: casa y cuerpo en la primera mitad del siglo XVIII en Barcelona”, Congreso Internacional Imagen Apariencia, 19-21 de noviembre de 2008, p. 10, <https://digitum.um.es/xmlui/bitstream/10201/43130/1/CongresoImagen70.pdf> (consulta 05/03/2019).

⁶⁴ S. Amaral, “Comercio libre”.

⁶⁵ S. Palomeque, “Circuitos mercantiles”.

⁶⁶ Magdalena Chocano, “Población, producción agraria y mercado interno, 1700-1824” en Carlos Contreras (Ed.), *Compendio de historia económica del Perú, III: la economía del período colonial*, Lima, BCRP/IEP (Serie Historia Económica, 7), 2010, pp. 19-101, <http://www.bcrp.gob.pe/docs/Publicaciones/libros/historia/3-economia-colonial-tardio.pdf> (consulta 05/03/2019).

venta de vinos y aguardiente, también circulan bienes desde Chile hacia el Atlántico, principalmente azúcar peruana, y luego, a bastante distancia, cacao de Guayaquil, añil guatemalteco y cobres para finalmente, en cantidades menores, comerciar con tocuyos de Cuenca, tablas, semillas y especies de Chile, sombreros de paja de Cuenca y la costa peruana y ecuatoriana, libros de oro y telas de cedazo de Quito, entre otras mercaderías que buscan los mercados interiores.⁶⁷

En resumen, la economía mendocina se conformó no sólo como un gran productor de alcoholes sino como un *puerto seco* en donde a modo de pivote circulaban mercaderías hacia un lado y otro de la cordillera sirviendo de intermediario para conectar a las economías del Atlántico y del Pacífico americano.

Una posta necesaria y un mercado de importancia. San Luis de la Punta y San Juan de la Frontera y sus relaciones comerciales dentro del circuito bioceánico

La economía de San Luis durante el siglo XVIII se asentaba en tres pilares fundamentales. El primero de ellos era la producción ganadera⁶⁸ para el envío de ganado en pie y cueros mayormente hacia Chile y en menor medida hacia el Litoral.⁶⁹ El segundo es la tejeduría doméstica que se enviaba hacia Córdoba (principalmente ponchos)⁷⁰ y, el tercer pilar era explotación forestal para abastecer San Juan y Mendoza.⁷¹ A estas se le debe agregar un cuarto pilar que se relaciona con la prestación de servicios al tráfico debido a la ubicación de la ciudad en el entramado caminero.

⁶⁷ S. Palomeque, "Circuitos mercantiles", p. 266.

⁶⁸ En este sentido se señala la existencia de 13.000 cabezas de ganado en San Luis en 1788 en L. A. Coria, Evolución económica, p. 115. Asimismo "(...) Sobremonte, en 1785, estimaba que el ganado caballar de la Punta superaba las 15.000 cabezas, en tanto que San Juan tenía cerca de 9.000 y Mendoza no pasaba de 1.500". Urbano J. Núñez, Historia de San Luis, Buenos Aires, Plus Ultra, 1980, p. 87.

⁶⁹ Este comercio transcordillerano partía desde San Luis, sumando ganado proveniente de Córdoba, para invernar y luego pasar a Chile por medio de los innumerables pasos que se establecían al sur de Mendoza. Así se relacionaba no solo con los pueblos originarios del otro lado de la cordillera sino también con las poblaciones españolas como Concepción. En distintas ocasiones se intentó prohibir este comercio sin éxito alguno. Todo ello es trabajado por Leonardo León Solís, "Maloqueros, tráfico ganadero y violencia en las fronteras de Buenos Aires, Cuyo y Chile 1700- 1800" en Jahrbuch für Geschichte von Staat, Wirtschaft und Gesellschaft Lateinamerikas, 26, 1989, pp. 37-83, <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=2563243> (consulta 03/05/2019).

⁷⁰ Juan Carlos Garavaglia y Claudia Wentzel han trabajado especialmente la tejeduría de ponchos en el poblado de Renca, jurisdicción de San Luis, señalando las características de esta producción –doméstica y femenina- y sus envíos principalmente hacia Córdoba, siendo en Buenos Aires casi nula su llegada. Esta producción era muy importante para los exiguos recursos con los que contaban estos pobladores. Juan Carlos Garavaglia; Claudia Wentzel, "Un nuevo aporte a la historia del textil colonial: los ponchos frente al mercado porteño (1750-1850)" en Anuario IEHS, Tandil, 4, 1989, pp. 211-241.

⁷¹ U. Núñez, Historia de San Luis, p. 82, señala como "los bosques puntanos brindaron la primera y cordial moneda de muchas transacciones, así como alimentaron la codicia de muchos transeúntes (...) Mientras las hachas abatían los robustos algarrobos, quebrachos y caldenes, otros eran los árboles que comenzaban desplegar el viento (...) fragantes molles, a los retorcidos espinillos, a los espinudos talas y a las gráciles y humildes cañas –sin olvidar, por cierto, a las ubicuas jarillas y a las musicales palmeras."

En relación con estas características económicas se relacionaron los datos obtenidos por la investigación con las notas de aduana de Buenos Aires. De este modo se pudo comprobar que San Luis era un lugar de paso y abastecimiento para las tropas de mulas y carretas que se dirigían hacia el oeste, más no un destino de las mercaderías enviadas desde Buenos Aires, ya que solo el contenido de 47 notas de aduana se dirigió específicamente hacia allí. Con esto en mente se analizó si los productos enviados tenían relación con algunas de las actividades económicas principales desarrollada en la ciudad puntana.

Así fue como se pudo cotejar, en relación con la explotación forestal, el envío mayoritario de hachas hacia ese destino, seguido de lejos por San Juan.⁷² En relación con la tejeduría doméstica no se pudo obtener datos. Por definición esta clase de actividad abastece a proximidad de materias primas y en el caso de San Luis se realizaba en rústicos telares de maderas sujetos por un peine en donde se realizaba “ponchos bastante simples lisos o listados –muchas veces llamados ponchos llanos- realizados por las campesinas”.⁷³

En este mismo sentido la cantidad de varas de telas enviadas a las ciudades cordilleranas muestra el poco probable papel de San Luis en la redistribución hacia el Pacífico.⁷⁴ Seguramente la pobreza señalada por las fuentes⁷⁵, la poca población urbana de San Luis (799 habitantes)⁷⁶ y la producción doméstica de telas confluían para que se dieran esos comparativamente escasos envíos de textiles hacia su espacio.

Resumiendo, los datos obtenidos para San Luis permiten proponer que no parece ocupar un lugar relevante en el paso hacia las costas del Pacífico sur y que probablemente

⁷² Entre marzo de 1779 y diciembre de 1783 se registra en Buenos Aires la salida de 790 hachas en dirección de la ruta del Oeste: 423 a la jurisdicción de San Luis, 256 a San Juan, 75 a Mendoza y 36 a Copiapó en Chile.

⁷³ Juan Carlos Garavaglia, “El poncho una historia multiétnica” en Guillaume Boccara (Editor), *Colonización, resistencia y mestizaje en las Américas (siglos XVI-XX)*, Quito, Ediciones Abya-Yala, 2002, pp. 185-200, p. 189.

⁷⁴ Salen de Buenos Aires entre marzo de 1779 y diciembre de 1783: 100.080 varas de diferentes textiles hacia el Bajo Perú, 906.278 hacia Chile, 369.873 varas hacia Mendoza, 152.049 varas hacia San Juan, 18.567 varas hacia San Luis y 350 hacia “Cuyo” sin que se especifique la localidad RegAduAR, base 1779-1783.

⁷⁵ Un indicio de esta escueta economía la podemos hallar en la inexistencia de envíos de esclavizados para ser vendidos hacia esta ciudad en nuestras notas de aduana. Solo se manifiestan dos esclavos que van a San Luis pero en compañía de sus amos. RegAduAR, base 1779-1783.

⁷⁶ San Luis contaba con una población urbana de 799 habitantes para el censo de 1777-1778, y una población en sus alrededores mucho mayor, 7.682 personas. Ambos datos poblacionales tomados de Ricardo Acosta, “El medio natural en la región de Cuyo en el siglo XVIII” en A. Fanchín (Coord.), *Espacio y población*, pp. 19-46, p. 44. Con respecto al problema de población urbana por ejemplo en 1636 “...el Cabildo ordenó que todos los vecinos y moradores de esta ciudad viniesen a poblarla; pero los notificados se negaron a ello, aduciendo que estaban sembrando”. U. Núñez, *Historia de San Luis*, p. 84.

tenía relaciones más intensas con Córdoba que con Buenos Aires, debido a su comercio textil y a su cercanía geográfica con los mercaderes de campaña como señala Sonia Tell⁷⁷. En el rubro que sí puede haber participado activamente San Luis en los tratos con Chile es el contrabando de ganado que se hacía el sur de ese reino.⁷⁸

En definitiva, aunque San Luis políticamente estuvo atada a San Juan y Mendoza durante toda su existencia, primero como la gobernación de Cuyo y luego como integrante de la intendencia de Córdoba del Tucumán, su economía se desarrolló bajo otros caminos, lejos de la plantación de vides y lejos del crecimiento poblacional y el peso económico de las otras ciudades cordilleranas.

Por su parte la economía sanjuanina jugaba un papel de complementariedad y de conflicto con el eje central del circuito que se viene trabajando. Dentro de la complementación encontramos su especialización en la producción de aguardiente que le permite concurrir a los mismos mercados que los vinos mendocinos con un producto distinto, posibilitando el crecimiento de ambas producciones. Los datos obtenidos por Samuel Amaral así lo señalan.⁷⁹ Por ejemplo solo para el período 1783-1790, San Juan envió 86.052@ de aguardientes más otras 27.108@ de vino, de las que 66,8% se dirigieron hacia Buenos Aires, 16,85% a Córdoba, San Luis y Santa Fe y 12,65% hacia La Rioja, Catamarca, Santiago del Estero, Tucumán, Salta y Jujuy como principales destinos.⁸⁰ De esta manera en siete años se tiene el registro del envío de 113.160@ de alcoholes hacia distintos mercados.

La economía de San Juan⁸¹ tenía un sinnúmero de conflictos con su vecina Mendoza desde el punto de vista geográfico y de las comunicaciones que conectaban directamente con Santiago en el Reino de Chile y con Buenos Aires.⁸² Tanto es así que hacía principios del siglo XIX, los vecinos de San Juan petitionaron a las autoridades por “la regrabación

⁷⁷ “Algunos expedientes judiciales muestran que el radio de acción de los mercaderes de campaña de Córdoba se extendía fuera de la jurisdicción, hasta las localidades de la vecina provincia de San Luis, que estaban asentadas en la zona serrana compartida por ambas provincias”. Sonia, Tell “La participación mercantil de campesinos y campesinos-indígenas en el espacio rural de Córdoba (1750-1850)” en *América Latina en la historia económica*, (26), 2006, p. 20.

⁷⁸ L. Solís, “Maloqueros, tráfico ganadero”.

⁷⁹ S. Amaral, “Comercio libre”, pp. 9-19.

⁸⁰ Organización espacial de S. Amaral, “Comercio libre”. Porcentajes sacados por el autor de este presente texto, en base al promedio de los envíos hechos de vino y de aguardiente. Tabla 1 y 2, pp. 11-12.

⁸¹ Cabe aclarar que la población de San Juan era de 6.481 pobladores sumados a 1.312 de las cercanías rurales. Cantidad con la cual casi igualaba a la ciudad de Mendoza. Alguna diferencia la podemos encontrar en la cantidad de esclavizados y mulatos, reflejo del peso de su economía. En la ciudad de Mendoza habitaban 2.317 “negros” y mulatos, y en San Juan 1.099. En cambio en todo el curato de San Luis sólo había 127 personas de origen africano. Las diferencias entre las ciudades cordilleranas y su “hermana menor” puntana son notables. Datos tomados de R. Acosta, “El medio natural”.

⁸² Este tipo de conflictos se desarrollaron de forma constante entre ambas ciudades, e inclusive con la de San Luis por el pago de tasas comerciales comarcales.

de fletes de los productos que previamente debían pasar por Mendoza. Deseaban así, habilitar el paso de los Patos para ir en derechura a Coquimbo y Copiapó, sin pasar por Mendoza.”⁸³ Esta batalla judicial se mantuvo durante todo el último período de dominio hispánico para poder independizarse de la ruta troncal y poder ser ella por sí sola un *puerto seco* de conexión entre las economías trasandinas y Río de la Plata. Todo ello sin éxito hasta el período posterior a 1810.

Sin embargo, gracias a los trabajos de Luz María Méndez y Ana Teresa Fanchín⁸⁴ y los de Ana María Rivera Medina y Fanchín⁸⁵ se sabe de la importancia en la distribución de mercaderías que realizaba la ciudad sanjuanina hacia el otro lado de la cordillera, tanto hacia La Serena-Coquimbo como así también hacia Santiago de Chile (Ver mapa 2).

Asimismo, en el trabajo de Silvia Palomeque podemos ver que el aprovisionamiento de efectos de Castilla de San Juan era bastante sencillo más “su participación era muy importante en el rubro de redistribución de los efectos originados en los distintos puertos del Pacífico sur”⁸⁶ como por ejemplo de azúcar hacia Córdoba, con la que mantenía una relación comercial de importancia a diferencia de Mendoza.

A su vez existía una enorme competencia entre la ciudad de Mendoza y San Juan por el uso y el aprovechamiento de los recursos naturales. En sus nacimientos como poblaciones esta lucha se limitó principalmente al acceso a la leña y al ganado. Posteriormente, se sumó el uso del agua para la agricultura⁸⁷ y los puentes y caminos que comunicaban a estas ciudades entre sí y con el “exterior”, ya que a menudo se cobraban derechos de paso o de pontazgo.⁸⁸

⁸³ Pablo José Semadeni, *Estado colonial-Estado Republicano. Cuyo, 1770-1830*, Buenos Aires, El Zahir Editora, 2011, p. 110.

⁸⁴ Luz María Méndez Beltrán; Ana Teresa, Fanchín “Demografía, comercio y tráfico entre Cuyo y Chile, 1778-1823” en *Revista de Estudios Trasandinos*, Revista de la Asociación Chileno-Argentina de Estudios Históricos e Integración Cultural, Santiago de Chile: número 3,1998, pp. 113-137.

⁸⁵ Rivera Medina, Ana María; Ana Teresa Fanchín “Las carretas del vino: tráfico y fletes en el San Juan de la Frontera en el Reino de Chile (Siglo XVIII)” en *Revista de Historia Social y de las Mentalidades. Viñas, vino y sociedad en la Chile Tradicional*. Año X, Vol.1. Departamento de Historia. Universidad de Santiago de Chile, 2000, Pp. 11-33.

⁸⁶ S. Palomeque, “Circuitos mercantiles”, p. 265.

⁸⁷ En este caso la ciudad de San Luis era nuevamente la más perjudicada con respecto a este recurso, ya que lo recibía indirectamente luego de que pasara por Mendoza, y que se necesitara en esta ciudad para el abastecimiento de las tropas, así es como la necesidad de garantizar el acceso al agua motivó el surgimiento de una serie de funcionarios menores, como los comisionados de acequias y jueces de agua. P. Semadeni, *Estado colonial-estado Republicano*, p. 120.

⁸⁸ Más que nada esta lucha fue encabezada por San Luis, que siempre reconoció ser tierra “corta” y poseer “escasos Propios y Arbitrios”, buscando denodadamente desviar el tránsito de carretas y de tropas hacia su jurisdicción, ya que allí se las podía abastecer de agua, significando una fuente de ingresos para la comunidad. Al respecto el Ayuntamiento de San Luis le envió una carta al gobernador Intendente de Córdoba, Marqués de Sobremonte, proponiéndole “la creación de nuevos Propios para la ciudad, que involucraba a la jurisdicción de Mendoza”. Otro conflicto sobre este tema se dio el 20 de octubre de 1802, cuando los vecinos de San Luis extendieron un poder a don Juan Francisco Baldez para que los represente ante la Real Audiencia de Buenos Aires para quejarse de que los comerciantes y carreteros de Mendoza no pasaban por la ciudad puntana para abastecerse y por lo tanto no se les podía cobrar la contribución de medio real por cabeza de boyadas y caballos. P. Semadeni, *Estado colonial-estado Republicano*, p. 116.

Pasando al análisis de las 533 notas de aduana que se dirigieron desde Buenos Aires hacia San Juan, lo cual la ubica como el tercer destino dentro de esta ruta comercial, se ha encontrado una cantidad y variedad de mercaderías que demuestran tanto la relación económica existente como la pujanza de la economía sanjuanina a fines del siglo XVIII. En el caso de la yerba, las 11.027@ que se recibe desde Buenos Aires la sitúan lejos de Mendoza como articuladora con los mercados transcordilleranos, más si se considera que las registradas en dirección de Chile (263.990@ arrobas) seguramente hacían escala en Mendoza. Muy posiblemente la yerba remitida a San Juan seguía viaje hacia centros mineros del norte chico chileno de donde retornaba cobre y oro.⁸⁹

De igual manera hacia San Juan se contabilizó la llegada de 805 barriles, 95 pipas, 24 odres, 12 botellas y 3 toneles desarmados. En su mayoría los barriles son señalados como “vacíos”, y otros son más explícitos señalando que son “en los que condujo aguardiente a esta ciudad [Buenos Aires]” o “en que ha remitido caldos de aquella [San Juan]” o “que conducen caldos a la ciudad [Buenos Aires]”. Sin embargo, como en el caso de Mendoza, pese a la importante cantidad de retornos de barriles, si el promedio de envíos por año es de 2.000 barriles que se comercializaron, ¿adónde fueron a parar todos esos barriles y pipas que no figuran retornando a tierras sanjuaninas? ¿Quiénes afrontaban la pérdida?

A partir de los esclavizados enviados podemos entender la importancia que el eje Buenos Aires-Mendoza-Santiago de Chile y finalmente Lima tenía para este comercio. De los 3.542 esclavizados que toman la ruta del Oeste, contabilizamos que se remite a Mendoza un total de 945 esclavizados, hacia Chile se sumaron 588 y hacia Perú 1.844. En cambio, hacia San Juan solo se enviaron 163 esclavizados, de los cuales diez pertenecen a un solo envío y dos a San Luis. En este tipo peculiar de bien mercantil se hacía esencial la ruta “en derechura” hacia el paso cordillerano tras la llegada al puerto y parece poco probable que la mano de obra esclavizada que se registra en dirección de San Juan estuviese destinada al consumo local.

El lugar de San Juan dentro de la ruta comercial observada representa todo un desafío a la hipótesis primigenia en relación con el eje que unía a las economías de la región Río de la Plata-Mendoza-Santiago de Chile-Lima. Si bien se puede establecer que el eje vertebral pasaba por Mendoza, San Juan ocupa un muy digno segundo lugar en los

⁸⁹ Trabajado por Luz María Méndez Beltrán, *El comercio minero terrestre entre Chile y Argentina 1800-1840. Caminos, arriería y exportación Minera*, Santiago, Universidad de Chile/Fondo de Publicaciones Americanistas, 2009.

envíos realizados hacia las ciudades cordilleranas, lo que también señala una importante relación mercantil con el puerto. Ante ello se puede pensar que existiría un solo *puerto seco* con dos ciudades que indistintamente servirían de nodo de intercambio con las economías del Pacífico y que en el caso sanjuanino era utilizada como vía alternativa de comercialización –que aunque no permitida- igualmente se realizaba entre las economías de ambos lados de la cordillera. En definitiva, la magnitud del papel que cumplía la economía de San Juan dentro del circuito mercantil es de importancia más al momento no es claro su papel dentro del conjunto.

Santiago del Reino de Chile y sus relaciones comerciales con el circuito bioceánico

Hasta fines del siglo XVII la economía del Reino de Chile se había apoyado esencialmente en el ganado y la vid, hasta que en 1687 el terremoto de Lima y las malas cosechas posteriores en el Perú determinaron un gran cambio en la vida agrícola chilena orientando la producción al cultivo de cereales.⁹⁰ El trigo, en efecto, se dirigió en gran escala hacia El Callao. Ya para 1735 el trigo chileno tenía una sólida reputación que, por otra parte, se mantendría durante todo el siglo XVIII. Sin embargo al quedar su transporte en manos de los mercaderes peruanos, estos lograron imponer sus precios durante casi todo el período.⁹¹ A mediados del siglo XVIII el desarrollo agrario que adquirió Chile con sus exportaciones de trigo al Perú, su conexión directa con la región Río de la Plata vía Mendoza/San Juan y los barcos europeos que vía Cabo de Hornos comenzaron a llegar directamente a sus puertos desde 1740, posibilitaron que cada vez más, Chile estableciera una mayor autonomía en relación con el monopolio limeño.⁹²

El mencionado incremento de la demanda de trigo hizo crecer el arrendamiento de las tierras. Desde Perú se importaba azúcar, tabaco y ciertos textiles destinados a originarios y mestizos.⁹³ En la frontera sur, la forma más común de las explotaciones agrícolas fue gracias a las mercedes de tierras concedidas por la Corona, combinándose ganadería y agricultura. Para los pastizales se usaron las tierras altas de la cordillera. Viñedos y olivares se situaron también en el valle central. El vino Chileno no podía competir en precio con los de Mendoza en los mercados al este de los Andes, pero satisfizo ampliamente la demanda local.⁹⁴

⁹⁰ Marcello Carmagnani, Los mecanismos de la vida económica en una sociedad colonial: Chile 1580-1830, Santiago de Chile, Dibam/Centro de Investigaciones Diego Barros Arana, 2001.

⁹¹ Agustín Ross, Reseña histórica del comercio de Chile durante la era colonial, Santiago de Chile, Impr. Cervantes, 1894, <http://www.memoriachilena.cl/602/w3-article-9269.html> (consulta 05/03/2019).

⁹² Guillermo Céspedes del Castillo, “Lima y Buenos Aires, repercusiones económicas y políticas de la creación del Virreinato del Plata” en Anuario de estudios americanos, 3, 1946, pp. 667-874.

⁹³ M. Carmagnani, Los mecanismos. A. Ross, Reseña histórica del comercio.

⁹⁴ Francisco A. Encina, Historia de Chile, desde la prehistoria hasta 1891, Santiago de Chile, Editorial Nascimento, 1946.

En vista de estos cambios la población aumentó en el siglo XVIII al norte de la frontera del río Bío-Bío, alcanzando los 200.000 habitantes, a los que habría que sumar unos 50.000 indígenas situados al sur de la frontera.⁹⁵ La mayor parte de la población era española en términos de castas y posiblemente mestiza en los del fenotipo, y constituyó el gran factor del crecimiento demográfico chileno. Los esclavizados no alcanzaron grandes cifras, puesto que apenas habían sido necesarios ante la existencia de una abundante mano de obra mestiza que habitaba los pueblos esparcidos por el campo (algunos no eran sino meros rancheríos) o las estancias y puestos trashumantes del ganado. En la frontera sur, el mestizaje había generado grupos humanos bien particulares donde era difícil distinguir comportamientos y actitudes sociales y culturales entre los que vivían a uno y otro lado de ella. Más al sur los indígenas desarrollaron sus tradicionales formas de vida, guerreando, comerciando y desarrollando sus actividades en un amplio espacio de conflicto con los hispano-criollos.⁹⁶

Desde el aspecto institucional, la Capitanía General de Chile -aunque en teoría dependiente del Virreinato del Perú- dominaba políticamente casi de forma autónoma, relacionándose más con la Corona que con Lima⁹⁷, un amplio espacio territorial y, como se señaló anteriormente, ejercía su influencia a un lado y otro de la cordillera. De igual modo en el plano jurídico, la Real Audiencia de Santiago creada en 1609, tenía bajo su jurisdicción al Corregimiento de Cuyo, por lo tanto, el comercio que partía desde Buenos Aires una vez arribado a Mendoza debía someterse al tribunal santiaguino en caso de litigio. No es descabellado pensar que los comerciantes mendocinos debían de tener buenos contactos en la justicia chilena para poder sobrellevar cualquier conflicto legal.

Sumado a esto por una real cédula del 1 de octubre de 1743, Felipe V autorizó la creación de una Casa de Moneda en Santiago de Chile.⁹⁸ Esta dependencia ejerció una influencia notable sobre toda la economía de la región siendo tanto un núcleo de concentración de los productores mineros que buscaban y debían amonedar sus metales preciosos en aquella Casa, como también un difusor de moneda de oro y plata que era utilizado para todas las transacciones de importancia de los más diversos mercados, a sabiendas que “...

⁹⁵ F. Encina, Historia de Chile.

⁹⁶ F. Encina, Historia de Chile.

⁹⁷ A. Ross, Reseña histórica del comercio.

⁹⁸ El Reino de Chile contaba con una importante explotación minera. Sólo los socavones de Punitaqui y Coquimbo aportaban 200.000 pesos de plata al año en 1790. La producción de oro en los alrededores de Santiago y en el llamado Norte Chico también aportaba lo suyo. Copiapó ofrecía más de 600.000 pesos a finales del siglo XVIII, junto con una producción cuprífera (cobre) de casi 100.000 pesos. Marcello Carmagnani, El Salariado Minero en Chile Colonial. Su desarrollo en una sociedad provincial: el Norte Chico 1690-1800, Santiago de Chile, Universidad de Chile/Centro de Historia Colonial/Editorial Universitaria, 1963.

la actividad de la Casa de Moneda de Santiago responde ante todo a las necesidades de un grupo económico bastante poderoso y a la búsqueda constante de monedas fuertes”.⁹⁹

La estructura del comercio de Santiago hasta el año 1680 dependía de la venta del sector ganadero en 85% y el resto del sector agrícola. A partir de allí la balanza de ventas para 1744 comenzará a sufrir modificaciones, siendo 72,1 % para el sector agrícola y 26,7% para el sector ganadero.¹⁰⁰ Este se explica, casi en exclusividad, en relación con la demanda de la economía peruana. De este modo, se desencadenó una gran demanda de ganado en pie que era abastecido por el tráfico cordillerano por diversos pasos al sur de Uspallata y que dinamiza la economía de los pueblos originarios combinando tanto la cría como el robo de ganado.¹⁰¹

Debido a esta dependencia la balanza comercial era desfavorable para la economía santiaguina, ejerciéndose presión sobre la de La Serena, específicamente en su producción minera, para que exporte por el puerto de Valparaíso.¹⁰² La situación se sostuvo de manera similar hasta los años 1730-1740 cuando el tráfico que provenía desde la Cordillera de los Andes reconfiguró el papel de cada economía. Así es como Santiago pasó a ser un centro re-exportador de efectos de Castilla para otras economías chilenas. Su influencia comercial logró controlar una parte creciente de las importaciones que realizaban La Serena y Concepción y por ende también de las producciones de estas dos ciudades.

Asimismo, el circuito comercial proveniente del Perú se redujo al intercambio de bienes producidos por aquella economía por productos agrícolas de Santiago de Chile, perdiendo así el Perú su influencia como intermediario entre los bienes europeos y la plata y oro producidos en el Reino de Chile. No se debe dejar de lado la importancia – aunque relativa- que comenzó a tener cada vez más la vía marítima directa desde España de aprovisionamiento de bienes europeos. Esta si bien era la preferida en relación con los precios, la ruta que comunicaba a Santiago de Chile con el Atlántico por tierra a través de Mendoza continuó ejerciendo su función. ¿Por qué si los precios de las telas eran más bajos por la ruta de Cabo de Hornos se seguía trayendo por vía terrestre desde la región Río de la Plata?

Una posible respuesta la podemos encontrar tras la paz con Inglaterra en 1783. La salida del conflicto trajo aparejada una llegada abrupta de barcos que atracaron en Valparaíso

⁹⁹ Ruggiero Romano, Una economía colonial: Chile en el siglo XVIII, Buenos Aires, EUDEBA, 1965, p. 25.

¹⁰⁰ M. Carmagnani, Los mecanismos.

¹⁰¹ L. Solís, “Maloqueros, tráfico ganadero”.

¹⁰² M. Carmagnani, Los mecanismos, p. 49.

bajando los precios de todos los efectos de Castilla perjudicando a los comerciantes que se habían aprovisionado de mercadería durante el conflicto y, por supuesto, a precios más altos. Ante ello, comerciantes como Francisco Javier Errázuriz, proponían “un sistema mixto que consistía en dejar subsistir el tráfico directo entre España y Chile, pero reglamentado las expediciones por medio de una orden muy semejante al de las antiguas flotas, para impedir así el repentino agolpamiento de mercaderías que obligaba a bajar su precio”.¹⁰³

En base a este planteo se entiende que a muchos comerciantes chilenos les era conveniente el “goteo” de mercadería que se producía vía Mendoza, más no la llegada en masa de mercaderías al puerto de Valparaíso. A partir de ello pienso que las redes comerciales tendidas por lo menos durante un siglo entre comerciantes chilenos y mendocinos-rioplatenses dificultaron por algunos años el éxito de la ruta por Cabo de Hornos abierta legalmente a partir de 1740.¹⁰⁴ A veces no sólo pagar menos influye a la hora de comprar mercaderías en los distintos mercados. Ciertas costumbres, beneficios, redes y contra-prestaciones varias no son menores para los comerciantes a la hora de elegir a quién y a cuánto comprar.¹⁰⁵

Recapitulando, Santiago de Chile desde sus inicios dependió enormemente de la economía peruana, tanto para poder vender allí sus productos como para importar efectos de Castilla.¹⁰⁶ Esta situación va a comenzar a revertirse parcialmente a mediados del siglo XVIII ya que la economía santiaguina va a abastecerse de productos directamente desde Europa por vía marítima o desde el Río de la Plata vía la Cordillera de los Andes, cortando lentamente la extrema dependencia de la reventa de efectos de Castilla llegados del Bajo Perú pero que continuará siendo importante hasta mediados del siglo XIX.¹⁰⁷

Para la época de nuestro estudio, la región de Santiago de Chile debía readecuarse

¹⁰³ A. Ross, *Reseña histórica del Comercio*, p. 343.

¹⁰⁴ F. Jumar “El comercio ultramarino” señala que para el complejo portuario rioplatense la llegada de barcos de Europa nunca fue un problema, al contrario eran bienvenidos a diferencia del recelo de los comerciantes chilenos por ver crecer el stock de mercaderías y bajar sus precios. Me pregunto si esta diferencia no reside en el amplio mercado consumidor que desde el complejo portuario rioplatense se conectaba y del cual Valparaíso-Santiago no poseía en tales dimensiones.

¹⁰⁵ Sin lugar a dudas existe una gran cantidad de estudios de redes comerciales y sobre comerciantes. Dos de los que más influyeron algunas de las ideas aquí volcadas fueron los de: F. Braudel, *Civilización material*; John Kicza, *Empresarios coloniales: familia y negocios en la ciudad de México durante los Borbones*, México, Fondo de Cultura Económica, 1986.

¹⁰⁶ Por cuestiones de espacio, y en relación con el principal receptor de mercaderías desde la región Río de la Plata se concentró la mirada en Santiago, queda para un próximo análisis ahondar en las economías de La Serena y de Concepción en relación a su papel en este circuito mercantil.

¹⁰⁷ Entre otros, esta continua relación ha sido trabajada por Cristina Mazzeo de Vivó, “Comerciantes en conflicto. La Independencia en el Perú y la transformación de la elite mercantil 1780-1830” en *Anuario del Instituto de Historia Argentina*, Universidad Nacional de La Plata, 11, 2011, pp. 241-256, <http://www.anuarioiha.fahce.unlp.edu.ar/article/view/AHn11a12> (consulta 30/04/2019).

a las decisiones políticas tomadas por la corona en relación a la creación del Virreinato del Río de la Plata y en especial a la pérdida del Corregimiento de Cuyo. Ante ello, en 1775 el Cabildo de la ciudad de Santiago envió una súplica a Su Majestad donde solicita “no se separé de esa Capitanía General a la provincia de Cuyo”.¹⁰⁸ Aparte del argumento defensivo ante los ataques de los “indios bárbaros” el Cabildo de Santiago sostenía que la ciudad y el Reino quedarían

(...) ceñidos a unos límites los más estrechos para su comercio y tráfico, pues los géneros que les viniesen en los navíos de permiso si arriban a Buenos Aires no pueden introducirse mediante la prohibición que se supone. Si les viene por el Callao les producen nuevos costos y adeudan nuevos derechos. Si les viene en derechura por Valparaíso estos no pueden internar al Perú por puertos intermedios, cuya navegación y tráfico se supone prohibida: ni pueden trasladarse a la provincia de Cuyo por ser de otra gobernación.¹⁰⁹

En el afán de lograr su cometido, los cabildantes señalaban la importancia para sus negocios de la ruta comercial terrestre que los vinculaba a Río de la Plata ya que señalan que

Las ventajas de esta ruta comparadas con las de Cabo de Hornos son tan visibles que se tiene por ociosa la demostración; y basta para comprobante el más decisivo, lo que está sucediendo con el nuevo establecimiento de correos, mediante los cuales ha logrado Vuestra Majestad en su feliz reinado ver la más estrecha y pronta comunicación de esos con estos remotos dominios, (...) con la mayor seguridad y aceleración que se puede discurrir por mar y por tierra: cuyos felices sucesos están indicando ser esta la vía legítima y a cubierto de todo riesgo por donde debía establecerse el comercio, y que éste girase en la mitad menos de tiempo del que corre un navío desde Cádiz al Callao por Cabo de Hornos es en que son sin comparación infinitamente mayores los riesgos, los quebrantos, los costos, las enfermedades y otras muchas resultas comprensivas aún a los de su majestad de su Real Armada.¹¹⁰

Esta defensa de la ruta terrestre me lleva al planteo realizado en torno a la fuerza de las vinculaciones entre comerciantes de ambos lados de la cordillera por sobre la apertura de la ruta del Cabo de Hornos en 1740.

Esta pervivencia de la ruta terrestre que unía las economías rioplatenses y chilenas se pudo apreciar en nuestro trabajo con las notas de Aduana de Buenos Aires.

¹⁰⁸ “El cabildo de Santiago de Chile solicita de S.M. no se separe de esa Capitanía General la provincia de Cuyo” en Revista de la Junta de Estudios Históricos de Mendoza, Mendoza, Tomo XII, 1938, pp. 287-292. (Fuente publicada).

¹⁰⁹ “El cabildo de Santiago de Chile solicita de S.M. no se separe de esa Capitanía General la provincia de Cuyo” en Revista de la Junta de Estudios Históricos de Mendoza, Mendoza, Tomo XII, 1938, p. 289. (Fuente publicada).

¹¹⁰ “El cabildo de Santiago de Chile solicita de S.M. no se separe de esa Capitanía General la provincia de Cuyo” en Revista de la Junta de Estudios Históricos de Mendoza, Mendoza, Tomo XII, 1938, p. 290. (Fuente publicada).

Para el período 1779-1783 nos dio como resultado que se registran en Buenos Aires para Santiago de Chile, pasando por Mendoza, 688 notas de aduana, siendo este mercado el segundo en importancia solo detrás de Mendoza, dentro de la ruta del Oeste.

Al igual que a Mendoza, la yerba mate ocupa un nivel privilegiado en cuanto a la cantidad de envíos (231) y de arrobas que se registran directamente para Chile (263.983@), que representan 36,84% de los envíos y 67,58% de los volúmenes.¹¹¹ Asimismo este volumen de envíos hacia Chile representa 57% del total de arrobas que salieron del puerto de Buenos Aires.¹¹² Este porcentaje se encuentra en consonancia con los obtenidos previamente por Juan Carlos Garavaglia: “en los años 1779-1784, casi el 50% del volumen total de la yerba entrada a Buenos Aires pasará a Chile para hacer ese periplo”.¹¹³ Como se verá en el próximo apartado, si bien en Chile está muy arraigada la costumbre del tomar mate, un gran porcentaje de esta yerba mate se evalúa que tenía como destino final el Perú.

Pasando a los esclavizados, como se mencionó en el apartado anterior, muchos de ellos llegaban a Mendoza y posteriormente eran reenviados a Chile. Al respecto, Pablo Lacoste comenta: “El comerciante francés Julián Mellet destacó el papel que cupo a la carreta en el transporte de esclavos desde Buenos Aires a Mendoza, en el marco del tráfico que culminaba en Lima; en este sentido las carretas eran una suerte de prolongación terrestre de los barcos negreros.”¹¹⁴ También se pueden aislar del conjunto envíos de consideración registrados por un solo individuo, como los 41 esclavizados que pone en circulación Martín José Ordaneta en 1783.¹¹⁵

También es de destacar la variedad de las medicinas que circulaban hacia el mercado transandino, siendo ochenta y seis componentes distintos los que pudimos identificar, algunos de ellos de uso más conocido, tales como Alcanfor, Espíritu de vitriolo ácido (Ácido Sulfúrico) o Piedra Infernal (Nitrato de plata); y otros más cercanos a “brebajes brujeriles” como: Ojos de cangrejo, Sal volátil de cuerno de ciervo o esperma de ballena, entre otras muchas curiosas denominaciones.

¹¹¹ Le siguen Mendoza (25,52% de envíos y 29,33% del volumen) y muy lejos San Juan (33,49% de envíos y 2,82% del volumen), San Luis (3,51% y 0,20%) y el Bajo Perú (0,64% y 0,07%). En los tres últimos casos la mayor importancia de la cantidad de envíos frente al volumen muestra mayor atomización y muchas remisiones pequeñas y medianas que podían estar destinadas al consumo local más que a la re-expedición. RegAduAR, base 1779-1783.

¹¹² Ver el trabajo de Fernando Jumar en este mismo dossier.

¹¹³ J. C. Garavaglia, Mercado interno, p. 92.

¹¹⁴ En este sentido. P. Lacoste, “Carretas y transporte”, p. 18.

¹¹⁵ AGN, Sala XIII-14-9-5, Nota de aduana 3.099 del 23/09/1783.

Lima en el virreinato del Perú y sus relaciones comerciales con el circuito bioceánico

La ciudad de Lima era el reflejo de la gloria de la Monarquía Hispánica en América del Sur. Capital del único virreinato de estas latitudes meridionales durante más de doscientos cincuenta años, concentró sobre ella a un grupo de grandes comerciantes¹¹⁶ que se vincularon vía consignación con sus pares de Cádiz y de los principales puertos de Europa, Asia y el resto de América.¹¹⁷ Sin embargo Lima “frustró en gran parte su importancia económica de centro productor, al encauzar sus mejores energías para convertirse en centro distribuidor”¹¹⁸ por lo que tras la combinación de cambios político-económicos ocurridos durante el siglo XVIII, tales como el fin del régimen de flotas y galeones con la última feria de Portobelo en 1737, la apertura de la ruta de Cabo de Hornos y, sobre todo, la pérdida jurisdiccional y de influencia comercial sobre Potosí en favor de Río de la Plata, disminuyeron su preponderancia como eje comercial de un vasto territorio.

Pese a ello, debido a su riqueza y volumen el mercado de Lima seguía siendo uno de los más importantes del continente y, por supuesto, una referencia para los comerciantes de Río de la Plata. En distintos trabajos basados en la correspondencia y cuentas de estos comerciantes se puede apreciar cómo distintos mercaderes rioplatenses hacían diversos envíos hacia la capital virreinal. Por ejemplo el trabajo de Fernando Jumar sobre el comerciante Marcelino Callexas Sanz, analiza cómo luego de algunos problemas económicos, este arriesgó su inestable capital enviando en 1783 a Lima, veintisiete esclavos y siete esclavas vía Chile.¹¹⁹ Jorge Gelman a través del caso de Domingo Belgrano Pérez nos presenta un caso similar.¹²⁰ En diversas ocasiones Gelman encuentra dependientes

¹¹⁶ Los comerciantes eran la clase económicamente más poderosa de la sociedad limeña. Prueba de este poder es que “en el año 1777 se instrumentó un préstamo a la Corona a través del consulado de Lima por la suma de 1.500.000 pesos fuertes para la financiación de la guerra contra los portugueses en el estuario del Plata.” A su vez para ser considerado uno de ellos no sólo se debía tener tienda y participar del comercio de mercaderías españolas y americanas sino que también se debía contar con un capital de por lo menos 12.000 pesos fuertes. Cristina Mazzeo de Vivó, *El Comercio Libre en el Perú, las estrategias de un comerciante limeño. José Antonio de Lavalle y Cortés 1777-1815*, Lima, PUCP, 1994, p. 71. A su vez “aunque en Lima no hay caudales fuertes de Méjico, se encuentran muchos (que nombran piojaleros) de cincuenta, sesenta y ochenta y cien mil pesos, y entre ellos algunos de medio millón y de 800.000, cuyo cuerpo comprende uno de considerada opulencia repartida en multitud de individuos”. G. Céspedes del Castillo, “Lima y Buenos Aires”, p. 674. Comparado Buenos Aires “al virrey Cevallos debemos un índice elocuente de la potencia económica de Buenos Aires; según escribió en 1776, la mayor fortuna de la ciudad se cifraba en medio millón de pesos, había otras de 350, 200, 150, y 100.000; en conjunto, los capitales del grupo de vecinos más ricos; sumaban apenas los dos millones de pesos fuertes. G. Céspedes del Castillo, “Lima y Buenos Aires”, p. 690.

¹¹⁷ M. Bonialian, *El Pacífico Hispanoamericano*, ha mostrado las distintas vinculaciones que se dieron en el comercio del Pacífico en el siglo XVIII, teniendo como ejes los puertos de El Callao, Acapulco y Manila.

¹¹⁸ G. Céspedes del Castillo, “Lima y Buenos Aires”, p. 724.

¹¹⁹ F. Jumar, “Buscar la vida”, p. 53.

¹²⁰ Jorge D. Gelman, “El gran comerciante y el sentido de la circulación monetaria en el Río de la Plata colonial tardío”, *Revista de Historia Económica / Journal of Iberian and Latin American Economic History*, 5, 3, 1987, pp. 485-507, DOI: 10.1017/S0212610900015329.

de este comerciante directamente en Lima vendiendo esclavos por plata y el oro preferentemente, pero ya en esta época aceptan también otro tipo de géneros.¹²¹ Del mismo modo, Juan Esteban Anchorena -estudiado por Vilma Milletich- a fines de la década de 1750 remitía a Chile con continuidad textiles europeos “a cambio oro de sus minas y esclavos que luego pasaban por vía marítima a Lima”.¹²²

Las fuentes trabajadas también muestran esta fuerte conexión entre Río de la Plata y Lima. Para el período trabajado, 1779-1783, contabilizamos 119 notas de aduana que se registraron de modo directo para el Bajo Perú, pasando por Mendoza y Chile. De ellas, 107 se registran para Lima/El Callao, 5 para Arequipa, 3 para Tarapacá, 1 para Cajamarca y 3 hacia “Perú” sin que se especifique la localidad. Dentro de las mercaderías que se remitieron sobresale la cantidad de esclavizados que se destinan hacia esas latitudes, 1.844 (52,06% del total remitido hacia la ruta del Oeste).¹²³

De igual modo las cifras trabajadas en nuestro estudio nos dan como valor promedio 368,8 esclavizados por año registrados para el Bajo Perú durante el período 1779-1783, que se elevaría si se pudiese establecer a ciencia cierta cuántos de los registrados para los otros puntos de la ruta del Oeste tenían destino final en Lima. Aún sin esta precisión, la cifra es notablemente superior al ingreso en Lima de 271 esclavizados por año que durante el período 1792-1803 pudo contabilizar Cristina Mazzeo mediante el registro de los libros de aduana de El Callao, denominados “Mares del Sur”. Entre 1796 y 1803 muy posiblemente se acuse el impacto del ciclo de guerras abierto en 1796, pero habrá que buscar otras explicaciones para la caída de los años previos.

Entre los envíos sobresale uno con trescientos cuarenta esclavizados declarados por Juan Antonio Lezica el 19 de febrero de 1783.¹²⁴ Sin lugar a dudas un envío de este

¹²¹ Su dependiente en Lima “le manda a preguntar si no prefiere que, en vez de plata, le mande algunos géneros que han bajado allí mucho de precio, porque si no tendrá que enviarle todo en metálico «que es genero de mayor precio». Es decir, que en este caso, y a pesar de ser la plata y el oro el objetivo central de las operaciones de Belgrano en Lima, un cambio brusco en el precio relativo del metálico y las otras mercaderías parece ser conveniente recibir en pago a estas últimas.” Jorge D. Gelman, “El gran comerciante y”, p. 493.

¹²² Vilma Milletich, “La formación del capital de un comerciante porteño: Juan Esteban de Anchorena, 1750-1775” en Anuario IEHS, 21, 2006, pp. 311-330, <http://anuarioiehs.unicen.edu.ar/Files/2006/La%20formación%20del%20capital%20de%20un%20comerciante%20porteño%20Juan%20Esteban%20de%20Anchorena,%201750-1775.pdf> (consulta 03/05/2019).

¹²³ Francisco Quiroz explica que como en el Perú “(...) la Corona española buscó evitar la utilización de trabajadores indígenas en los obrajes, ingenios azucareros y viñedos, como una forma de cuidar a la población nativa y de garantizar la afluencia de indios mitayos y mingados a los centros mineros”. Esto trajo como consecuencia la organización de la producción industrial en base a los esclavizados. El precio de estos bordeaba los 500 o 550 pesos en la capital, siendo más alto en las provincias más alejadas, sin embargo, los productores no contaban con otra alternativa. Francisco Quiroz, “Industria urbana y rural en el Perú colonial tardío” en C. Contreras (Ed.), *Compendio*, pp. 169-221, p. 207.

¹²⁴ AGN, Sala XII-34-4-1. Nota de aduana 698 del 19/02/1783.

tamaño sólo lo podía hacer unos de los comerciantes más poderosos de Buenos Aires.¹²⁵ Más allá de este gran envío de esclavizados no contamos en nuestras fuentes con más envíos de importancia hacia el Perú de este comerciante en los años trabajados (1779-1783). Se dificulta encontrar una lógica constante de los actores intervinientes más allá de lo que marca la oportunidad de los buenos negocios.

Pasando a la circulación de la yerba mate, como ya se señaló, no hay grandes envíos registrados de modo directo para el Bajo Perú (289@ en 4 envíos). Esta información contrasta con las informaciones cualitativas que explicitan la arraigada costumbre de los peruanos de tomar mate.¹²⁶ La hipótesis al respecto es que en este caso la comercialización de este producto se encuentra mediada por los comerciantes mendocinos, y sobre todo por chilenos que reexportan la yerba mate paraguaya a cambio de la “venta de productos como el azúcar, el café, el tabaco y el cacao. Esto hizo que ya no solamente plata y oro saliese de los puertos peruanos, sino también algodón, cascarilla, lana de vicuña, así como productos mineros y agrícolas.”¹²⁷

Sin embargo también contamos con información proveniente de un comerciante porteño, Jacinto de Castro que le escribe a su socio en San Juan el 10 de mayo de 1785 que “Los pocos troperos que se hayan aquí [en Buenos Aires] no tienen carga a causa de salir para Lima un barco con 1200 tercios de yerba y otro de Medina para salir llevando 1000 tercios de yerba contrahecha de misiones.”¹²⁸ De esta manera podemos comprobar que la provisión de yerba hacia Lima también -pese a las dificultades que implicaría su transporte por vía marítima- se hacía por Cabo de Hornos.

En definitiva, la economía limeña, durante el siglo XVIII tendrá que dar la batalla

¹²⁵ Juan Antonio de Lezica y Ozamiz llegó en 1772 al Río de la Plata y al año siguiente se casó con doña Rosa de la Torre y Tagle, hija de un acaudalado comerciante. A partir de ello la fortuna de Juan Antonio de Lezica no paró de prosperar, desempeñando además los cargos de regidor, alcalde ordinario y luego de segundo voto y patrón y síndico del Convento de Santo Domingo. Cerrando una gran carrera como comerciante, casa a su hija con Juan Antonio de Santa Coloma, uniendo así a dos de las familias más acaudaladas de la región. Sandra Olivero, “Estrategia de conformación y consolidación de las familias de élite comercial y política porteñas” en Giovanni Levi (Ed. lit.), Raimundo A. Rodríguez Pérez (Comp.), Familias, jerarquización y movilidad social, Murcia, Universidad de Murcia, 2010, pp. 87-100, <https://books.google.com.ar/books?id=lPcxEF-44kgC&lpg=PA87&ots=spR9dPBwGP&dq=juan%20antonio%20de%20lezica%20y%20ozamiz%20&lr&hl=es&pg=PA6#v=onepage&q&f=false> (consulta 05/03/2019).

¹²⁶ “Así lo ha reflejado Ricardo Palma en sus Tradiciones Peruanas, donde el mate aparece como una infusión de habitual consumo entre las gentes del pueblo. Incluso este autor afirma que, en las cárceles de la Santa Inquisición, los prisioneros de alto rango se las arreglaban para tomar diariamente unos mates. (...) Por otra parte, la abundancia de riqueza en la Ciudad de los Reyes generó las condiciones para el florecimiento de una artesanía muy particular: los mates peruanos, finamente diseñados y tallados por artistas locales.” Pablo Lacoste, “La vid y el vino en América del Sur: el desplazamiento de los polos vitivinícolas (siglos XVI al XX)” en *Universum*, Talca, 19, 2, 2004, pp. 63-93, p. 78, <https://dx.doi.org/10.4067/S0718-23762004000200005> (consulta 05/03/2019).

¹²⁷ C. Contreras (Ed.), *Compendio*, p. 14.

¹²⁸ AGN -IX-10-7-7, Carta de Jacinto de Castro a Juan Gómez (San Juan), Buenos Aires, 31/07/1784.

en dos frentes. Por un lado, tratando de retener el poder de abastecimiento de efectos de Castilla sobre el mercado chileno y por el otro cortocircuitando las entradas de mercaderías por el Río de la Plata y que llegaban al mercado potosino.

Como se sabe en el mediano plazo, ambas peleas resultaron en derrotas, quizás aun antes de dar la batalla. Los aprovisionamientos de trigo vía Chile comenzaron a pagarse en plata debido a que los efectos de España llegaban al Reino de Chile vía el Río de la Plata y Cabo de Hornos y a su vez el mercado potosino se vio abastecido en forma más económica por el Atlántico.¹²⁹

Sin embargo, sobre este cuadro de decaimiento de la economía limeña aún en nuestras fuentes encontramos ejemplos de comerciantes rioplatenses que buscan alcanzar con sus mercaderías el puerto de El Callao. En una mezcla de atesoramiento de esta economía o en la fuerza de consumo de su mercado o en el resplandor de una vieja joya podemos encontrar una respuesta posible. Lo cierto es que en el período analizado Lima es un partícipe más que necesario para el circuito mercantil bioceánico.

Conclusión

El dar por finalizado el texto me obliga a presentar un balance entre las visiones que de alguna forma se han intentado demostrar y aquellas hipótesis que se han planteado sólo como interrogantes.

Dentro de los puntos que de alguna manera se pudo comprobar se halló la importancia en cantidad y variedad de mercaderías que recorrían la ruta del Oeste teniendo como mojón el eje Mendoza-San Juan, para luego proseguir hacia Santiago de Chile y terminar en Lima. La amplitud de las mercaderías refleja un mercado consolidado de abastecimiento, compra y venta de efectos de la tierra y de Castilla, lo cual establece la importancia de la ruta del Oeste para la economía de la región Río de la Plata y la de Santiago de Chile.

En segundo lugar, se intentó demostrar que la ciudad de Mendoza lejos de ser sólo una economía de oasis productora de alcoholes cumplía una función de nexo entre dos grandes mercados americanos, en lo que llamé *puerto seco*. El paso de las carretas y tropas de mulas por Mendoza desataba una serie de actividades económicas que permitían que incorporara un bien de producción propia al mercado mayor. Intuyo que

¹²⁹ G. Céspedes del Castillo, "Lima y Buenos Aires".

el vino y el aguardiente es la excusa perfecta, y que hace más rentable el viaje, pero no la principal función de Mendoza en este circuito mercantil.

De esta manera entiendo que se debe analizar a la economía de Mendoza no sólo desde su papel como productora de vino y aguardiente, sino desde su relación y el papel como puerto seco en el tránsito entre las economías del Atlántico y las del Pacífico. Ese *puerto seco* es de enorme importancia para la economía de la ciudad y de los mercados del sur americano probado a partir de los volúmenes transados como así también desde la importancia que, por ejemplo, el Cabildo de Santiago le asignaba a su pérdida.

Esta misma exploración me llevó a repensar el rol que cumple la ciudad de San Juan dentro del circuito mercantil que, como he planteado, me genera interrogantes. Su fuerte conexión con la región Río de la Plata, comprobada con las notas de Aduana, y con Chile evidenciada por la bibliografía, abre una interrogación al analizar su papel dentro del eje principal del circuito mercantil.

Conectado con esto se intentó dejar de lado el análisis utilizando la regionalización denominada Cuyo para englobar las economías de San Juan, Mendoza y San Luis en el período hispánico. En base al trabajo realizado entiendo que, por una parte, el volumen y las bases de la economía de San Luis y por otra su relación con los circuitos mercantiles parece desarrollarse sobre distintos carriles que las de San Juan y Mendoza. En este trabajo se pudo comprobar que, a diferencia de las otras ciudades cordilleranas, San Luis prácticamente no recibía envíos desde Buenos Aires. Todo lleva a pensar que sus principales vinculaciones se realizan con Córdoba y en segundo término con las economías chilenas al sur de los dominios hispánicos.

Relacionado con este punto saltan a la vista los problemas para establecer una regionalización económica para las economías cordilleranas. ¿Será posible que Mendoza y San Juan formen parte de un mismo espacio económico o sólo es la frontera de un espacio mayor que engloba a Santiago y finaliza en Lima? Comprobar esta hipótesis y entender la dinámica de la economía puntana queda dentro de las tareas a desarrollar en los futuros escritos.

Por último, dentro de las cuestiones a seguir trabajando, luego de haber realizado el análisis tanto de la yerba como de los esclavizados que circulaban por esta ruta comercial llamó la atención que en el caso de la yerba la mayor parte de ella llegue hasta Santiago y luego sea redistribuida. Y en el caso de los esclavizados un proceso distinto, en su mayoría llegaba

hasta el Perú. Sobre este accionar creo poder vislumbrar los alcances e intencionalidades de los comerciantes rioplatenses. En el caso de la yerba sus redes sólo llegaban hasta Santiago, dejando a los comerciantes locales la actividad de su redistribución, con respecto a los esclavizados el contacto era directamente con el comprador limeño ¿Existe una lógica comercial en este accionar? ¿Son las intencionalidades de los comerciantes rioplatenses o son las demostraciones de la fuerza y debilidad de los comerciantes santiaguinos?

Algunas otras preguntas, junto a otras hipótesis e ideas que la propia investigación me ha proporcionado han sido puestas en el cuerpo del texto y deberán ser trabajados con la continuidad de esta investigación.

Bibliografía

Fuentes utilizadas

Archivo General de la Nación, Argentina:

SALA IX Documentos de Gobierno (Administrativos y militares); Sala IX-10-7-7; 10-7-8; 9-3-8.

SALA XIII Documentos contables; Sala XIII-14-9-5; 33-11-2; 33-11-3; 34-2-1; 34-2-5; 34-3-1; 34-1-5; 34-4-1; 34-4-2.

Archivo Histórico de Mendoza, Época Colonial, Sección Gobierno.

Fuentes secundarias

Acosta, Ricardo, “El medio natural en la región de Cuyo en el siglo XVIII”, Fanchín, Ana (Coord.), *Espacio y población. Los valles cuyanos en 1777*, Serie Estudios de Población, IV, San Juan (Argentina), Universidad Nacional de San Juan- Academia Nacional de Historia, 2004, pp. 19-46.

Amaral, Samuel, “Comercio libre y economías regionales. San Juan y Mendoza, 1780-1820” en *Jahrbuch für Geschichte von Staat, Wirtschaft und Gesellschaft Lateinamerikas*, 27, 2000, pp. 1-67.

Assadourian, Carlos Sempat, “Chile y el Tucumán en el siglo XVI. Una correspondencia de mercaderes” en *Historia*, Instituto de Historia de la Universidad Católica de Chile, 9, 1970, pp. 65-109, <http://revistahistoria.uc.cl/wp-content/uploads/2011/10/sempat-carlos-9.pdf> (consulta 10/07/2012).

- Barrientos Grandon, “La Real Audiencia de Santiago de Chile (1605-1817): La institución y sus hombres”, S/d, S/d, 2000, http://www.larramendi.es/i18n/catalogo_imagenes/grupo.cmd?path=1000180 (consulta 05/03/2019).
- Bonialian, Mariano *El Pacífico Hispanoamericano: política y comercio asiático en el imperio español, 1680-1784: La centralidad de lo marginal*, México, El Colegio de México/Centro de Estudios Históricos/Colegio Internacional de Graduados, 2012.
- Braudel, Fernand, *Civilización Material, Economía y Capitalismo, siglos XV-XVIII*, Madrid, Alianza Ed., 1984.
- Cabeza, Rosa María “Escenografías del habitar: casa y cuerpo en la primera mitad del siglo XVIII en Barcelona”, *Congreso Internacional Imagen Apariencia*, 19-21 de noviembre de 2008, <https://digitum.um.es/xmlui/bitstream/10201/43130/1/CongresoImagen70.pdf> (consulta 05/03/2019).
- Camarda, Maximiliano, “La región Río de la Plata y el comercio ultramarino durante las últimas décadas del siglo XVIII: Actores, circulación comercial y mercancías”, Tesis de Doctorado inédita, Universidad Nacional de La Plata, 2015, <http://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/tesis/te.1181/te.1181.pdf> (consulta 05/03/2019).
- Carmagnani, Marcello, *El Salariado Minero en Chile Colonial. Su desarrollo en una sociedad provincial: el Norte Chico 1690-1800*, Santiago de Chile, Universidad de Chile/Centro de Historia Colonial/Editorial Universitaria, 1963.
- Carmagnani, Marcello, *Los mecanismos de la vida económica en una sociedad colonial: Chile 1580-1830*, Santiago de Chile, Dibam/Centro de Investigaciones Diego Barros Arana, 2001.
- Céspedes del Castillo, Guillermo, “Lima y Buenos Aires, repercusiones económicas y políticas de la creación del Virreinato del Plata” en *Anuario de estudios americanos*, 3, 1946, pp. 667-874.
- Chocano, Magdalena, “Población, producción agraria y mercado interno, 1700-1824” en Carlos Contreras (Ed.), *Compendio de historia económica del Perú, III: la economía del período colonial*, Lima, BCRP/IEP (Serie Historia Económica, 7), 2010, pp. 19-101, <http://www.bcrp.gob.pe/docs/Publicaciones/libros/historia/3-economia-colonial-tardio.pdf> (consulta 05/03/2019).

Comadrán Ruíz, Jorge, “Las Tres casas reinantes de Cuyo” en *Revista de historia americana y argentina*, 50, 1, pp. 29-75, http://www.scielo.org.ar/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2314-15492015000100002&lng=es&tlng=es (consulta 05/03/2019).

Contreras, Carlos (Ed.), *Compendio de historia económica del Perú III: la economía del período colonial*, Lima, BCRP/IEP (Serie Historia Económica, 7), 2010.

Coria, Luis Alberto *Evolución económica de Mendoza en la época colonial*, Mendoza, Universidad Nacional de Cuyo/Facultad de Ciencias Económicas, 1988.

Draghi Lucero, Juan, *Fuente americana de la historia argentina: descripción de la provincia de Cuyo, cartas de los jesuitas mendocinos*, Mendoza, Best Hermanos, 1940.

Encina, Francisco A., *Historia de Chile, desde la prehistoria hasta 1891*, Santiago de Chile; Editorial Nascimento, 1946.

Errecart, María Claudia; 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” en *XIV Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia*, Mendoza, Departamento de Historia de la Facultad de Filosofía y Letras, Universidad Nacional de Cuyo, 2013.

Fanchín, Ana (Coord.), *Espacio y población. Los valles cuyanos en 1777*, Serie Estudios de Población, IV, San Juan (Argentina), Universidad Nacional de San Juan- Academia Nacional de Historia, 2004.

Fanelli, Antonio María, “Relación de un viaje a Chile en 1698 desde Cádiz, por mar y tierra, escrita en italiano por el P. Antonio María Fanelli, de la Compañía de Jesús” en *Revista Chilena de Historia y Geografía*, 65, Santiago de Chile, 1929, pp. 96-149.

Garavaglia, Juan Carlos, “El poncho una historia multiétnica” en Guillaume Boccara (Editor), *Colonización, resistencia y mestizaje en las Américas (siglos XVI-XX)*, Quito, Ediciones Abya-Yala, 2002, pp. 185-200.

Garavaglia, Juan Carlos, *Mercado interno y economía colonial (tres siglos de historia de la yerba mate)*, México, Editorial Grijalbo, 1983.

Garavaglia, Juan Carlos; Prieto, María del Rosario, “Diezmos, producción agraria y mercados:

- Mendoza y Cuyo, 1710-1830” en *Boletín Instituto Historia Argentina y Americana Dr. Emilio Ravignani*, 30, 2007, pp. 7-33, http://www.scielo.org.ar/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0524-97672007000100001 (consulta 05/03/2019).
- Garavaglia. Juan Carlos; Wentzel, Claudia, “Un nuevo aporte a la historia del textil colonial: los ponchos frente al mercado porteño (1750-1850)” en *Anuario IEHS*, Tandil, 4, 1989, pp. 211-241.
- Gelman, Jorge, “El gran comerciante y el sentido de la circulación monetaria en el Río de la Plata colonial tardío”, *Revista de Historia Económica / Journal of Iberian and Latin American Economic History*, 5, 3, 1987, pp. 485-507, doi:10.1017/S0212610900015329.
- Gelman, Jorge, “La economía de Buenos Aires en Fradkin, Raúl (Dir.), *Historia de la Provincia de Buenos Aires. De la conquista a la crisis de 1820*, Buenos Aires, Editorial Edhasa, 2012, pp. 85-121
- Jara, Álvaro, “Importación de trabajadores indígenas en el siglo XVII”, separata de la *Revista Chilena de historia y geografía*, 124, Santiago, 1958, <http://www.memoriachilena.cl/602/w3-article-9905.html> (consulta 05/03/2019).
- Jumar, Fernando, “Buscar la vida en Río de la Plata. Marcelino Callexas Sanz, 1757-1820 en *Illes i Imperis. Estudis d’historia de les societats en el mon colonial i postcolonial*, 18, 2016, pp. 44-76, <http://www.raco.cat/index.php/IllesImperis/article/view/208050023/403427> (consulta 05/03/2019).
- Jumar, Fernando, “El comercio ultramarino por el complejo portuario rioplatense y la economía regional, 1714-1778” en *Revista Magallánica: revista de historia moderna*, 3, 5, 2016, pp. 171-259, <http://fh.mdp.edu.ar/revistas/index.php/magallanica/article/view/2006/2121> (consulta 05/03/2019).
- Jumar, Fernando, “El espacio colonial peruano en la historiografía sobre circulación mercantil”, en *História Econômica & História de Empresas*, 17, Brasil, 2014, 2, pp. 475-534, <https://doi.org/10.29182/hehe.v17i2.295> (consulta 05/03/2019).
- Jumar, Fernando, “La Región Río de la Plata y su complejo durante el Antiguo Régimen” en Fradkin, Raúl (Dir.), *Historia de la Provincia de Buenos Aires. De la conquista a la crisis de 1820*, Buenos Aires, Editorial Edhasa, 2012, pp. 123-157.

Kicza, John, *Empresarios coloniales: familia y negocios en la ciudad de México durante los Borbones*, México, Fondo de Cultura Económica, 1986.

Lacoste, Pablo, “Carretas y transporte terrestre bioceánico: la ruta Buenos Aires-Mendoza en el siglo XVIII” en *Estudios Ibero-Americanos*, Porto Alegre, 31, 1, 2005, pp. 7-35, <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=134618603002> (consulta 05/03/2019).

Lacoste, Pablo, “La vid y el vino en América del Sur: el desplazamiento de los polos vitivinícolas (siglos XVI al XX)” en *Universum*, Talca, 19, 2, 2004, pp. 63-93, p. 78, <https://dx.doi.org/10.4067/S0718-23762004000200005> (consulta 05/03/2019).

Levi, Giovanni (Ed. lit.): Rodríguez Pérez, Raimundo A. (Comp.), *Familias, jerarquización y movilidad social*, Murcia, Universidad de Murcia, 2010, pp. 87-100, <https://books.google.com.ar/books?id=1PcxEF-44kgC&lpg=PA87&ots=spR9dPBwGP&dq=juan%20antonio%20de%20lezi-ca%20y%20ozamiz%20&hl=es&pg=PA6#v=onepage&q&f=false> (consulta 05/03/2019).

López de Albornoz, Cristina, “Tiempos de cambio: producción y comercio en Tucumán (1770-1820)” en *Revista Andes*, 13, Salta, 2002, <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=12701308> (consulta 05/03/2019).

Lynch, John *Administración colonial española 1782-1810. El sistema de intendencias en el Río de la Plata*, Buenos Aires, Eudeba, 1962.

Lysiak, Emiliano, “Participación de la yerba mate en el consumo argentino de las bebidas” en *Inta ediciones*, 74, 2016, https://inta.gob.ar/sites/default/files/lysiak_e_participacion_yerba_mate_1.pdf (consulta 05/03/2019).

Martínez, Pedro Santos, *Historia económica de Mendoza durante el virreinato (1776-1810)*, Madrid, Universidad Nacional de Cuyo/Instituto Gonzalo Fernández de Oviedo, 1961.

Mazzeo de Vivó, Cristina, “Comerciantes en conflicto. La Independencia en el Perú y la transformación de la elite mercantil 1780-1830” en *Anuario del Instituto de Historia Argentina*, Universidad Nacional de La Plata, 11, 2011, pp. 241-256, <http://www.anuarioiha.fahce.unlp.edu.ar/article/view/AHn11a12> (consulta 30/04/2019).

Mazzeo de Vivó, Cristina, *El Comercio Libre en el Perú, las estrategias de un comerciante limeño. José Antonio de Lavalle y Cortés 1777-1815*, Lima, PUCP, 1994.

- Méndez Beltrán, Luz María, *El comercio minero terrestre entre Chile y Argentina 1800-1840. Caminos, arriería y exportación Minera*, Santiago, Universidad de Chile/Fondo de Publicaciones Americanistas, 2009.
- Méndez Beltrán, Luz María; Fanchín, Ana Teresa, “Demografía, comercio y tráfico entre Cuyo y Chile, 1778-1823” en *Revista de Estudios Trasandinos*, Revista de la Asociación Chileno-Argentina de Estudios Históricos e Integración Cultural, Santiago de Chile: número 3, 1998, pp. 113-137.
- Milletich, Vilma, “La formación del capital de un comerciante porteño: Juan Esteban de Anchorena, 1750-1775” en *Anuario IEHS*, 21, 2006, pp. 311-330, <http://anuarioiehs.unicen.edu.ar/Files/2006/La%20formación%20del%20capital%20de%20un%20comerciante%20porteño%20Juan%20Esteban%20de%20Anchorena,%201750-1775.pdf> (consulta 03/05/2019).
- Núñez, Urbano J., *Historia de San Luis*, Buenos Aires, Plus Ultra, 1980.
- Palomeque, Silvia, “Circuitos mercantiles de San Juan, Mendoza y San Luis. Relaciones con el ‘interior argentino’, Chile y el Pacífico sur (1800-1810)” en *Anuario IEHS*, 21, Tandil, 2006, pp. 255-281.
- Quiroz, Francisco “Industria urbana y rural en el Perú colonial tardío” en Contreras, Carlos (Ed.), *Compendio de historia económica del Perú III: la economía del período colonial*, Lima, BCRP/IEP (Serie Historia Económica, 7), 2010, pp. 169-221.
- Rivera Medina, Ana María; Fanchín, Ana Teresa, “Las carretas del vino: tráfico y fletes en el San Juan de la Frontera en el Reino de Chile (Siglo XVIII)” en *Revista de Historia Social y de las Mentalidades. Viñas, vino y sociedad en la Chile Tradicional*. Año X, Vol.1. Departamento de Historia. Universidad de Santiago de Chile, 2000, 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.
- Romano, Ruggiero, *Una economía colonial: Chile en el siglo XVIII*, Buenos Aires, EUDEBA, 1965.
- Ross, Agustín, *Reseña histórica del comercio de Chile durante la era colonial*, Santiago de Chile, Impr. Cervantes, 1894, <http://www.memoriachilena.cl/602/w3-article-9269.html> (consulta 05/03/2019).

Sandrín, María Emilia, “La demanda de bienes y servicios para la Corona y la navegación ultramarina en el complejo portuario rioplatense y la dinamización de la economía regional. 1680-1810”, Tesis de Doctorado inédita, Universidad Nacional de La Plata, 2016, <http://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/tesis/te.1217/te.1217.pdf> (consulta 05/03/2019).

Semadeni, Pablo José, *Estado colonial-Estado Republicano. Cuyo, 1770-1830*, Buenos Aires, El Zahir Editora, 2011.

Solís, Leonardo León, “Maloqueros, tráfico ganadero y violencia en las fronteras de Buenos Aires, Cuyo y Chile 1700- 1800” en *Jahrbuch für Geschichte von Staat, Wirtschaft und Gesellschaft Lateinamerikas*, 26, 1989, pp. 37-83, <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=2563243> (consulta 03/05/2019).

Sotelo Buila, Fiorella, “Los puertos secos y sus ventajas en el comercio internacional, el caso de puerto seco de Tepejí del río Hidalgo”, Tesis de Licenciatura inédita, Universidad de las Américas (Puebla, México), 2012, http://catarina.udlap.mx/u_dl_a/tales/documentos/lri/sotelo_b_f/ (consulta: 05/03/2019).

Sovarzo, José, “La garganta del comercio interoceánico en la América del sur Hispana. Mendoza y sus relaciones comerciales con Río de la Plata y los mercados del Pacífico Sur Americano, 1779-1783”, Tesos de Maestría inédita, Universidad de Tres de Febrero, 2017.

Sovarzo, José, “La región Río de la Plata y sus relaciones comerciales con Mendoza y los mercados del Pacífico Sur Americano 1779-1783” en *Revista Dos Puntas*, VIII, 16, San Juan, 2016, http://www.facso.unsj.edu.ar/publicaciones/2_Puntas-14.pdf (consulta 05/03/2019).

Tell, Sonia, “La participación mercantil de campesinos y campesinos-indígenas en el espacio rural de Córdoba (1750-1850)” en *América Latina en la historia económica*, 26, 2006, pp. 05-40. http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1405-22532006000200001&lng=pt&tlng=es (consulta 04/05/2019).