


El Complejo Portuario Seco Cordillerano. Las economías de Mendoza y San Juan en el circuito mercantil región Río de la Plata-Santiago en el reino de Chile a fines del periodo de dominación hispánica¹

**The Dry Cordilleran Port Complex. The economies of Mendoza and
San Juan in the mercantile circuit region Río de la Plata-Santiago in
the kingdom of Chile at the end of the period of Hispanic domination**

José Sovarzo

 <https://orcid.org/0000-0003-3435-7449>

Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas
Universidad Nacional del Comahue
Instituto Patagónico de Estudios de Humanidades y Ciencias Sociales
Río Negro, Argentina

 josesovarzo@gmail.com

Resumen

Este trabajo busca demostrar cómo desde mediados del siglo XVIII hasta la primera década del siglo XIX, las economías de Mendoza y San Juan se conformaron como un Complejo Portuario Seco cordillerano. Este complejo permitió que ambas ciudades dinamizaran sus economías siendo puertos secos del circuito mercantil terrestre que unía a la región Río de la Plata con Santiago en el reino de Chile y las economías peruanas. De esta manera, este escrito busca abordar a las economías de Mendoza y San Juan desde un punto de vista distinto al acostumbrado análisis económico como productoras de alcoholes. Se intenta demostrar la existencia del Complejo Portuario Seco cordillerano a partir de bibliografía especializada y del trabajo de archivo, mediante el uso de las notas de aduana de Buenos Aires que demuestran la intensidad y densidad de los contactos entre la economía rioplatense y chilena con el mencionado Complejo Portuario.

Palabras clave: circuito mercantil; reino de Chile; región Río de la Plata, Mendoza; San Juan; siglo XVIII

¹ El presente trabajo es la culminación de las ideas esbozadas en dos investigaciones anteriores, Sovarzo (2016, 2019). La originalidad de este escrito es replantear lo que entendía como la "garganta del comercio" e incorporar a la ciudad de San Juan en la explicación, mediante nueva bibliografía y con los últimos análisis sobre las notas de aduana de Buenos Aires.

Abstract

This article seeks to demonstrate how from the mid-eighteenth century to the first decade of the nineteenth century, the economies of Mendoza and San Juan were formed as a Dry Mountain Port Complex. This complex allowed both cities to boost their economies being dry ports of the land mercantile circuit that linked the Río de la Plata region with Santiago in the Kingdom of Chile and the Peruvian economies. In this way, it seeks to address the economies of Mendoza and San Juan from another point of view different from their usual economic analysis as producers of alcohol. We try to demonstrate the existence of the Dry Port complex from specialized bibliography and archival work, through the use of customs notes from Buenos Aires that demonstrate the intensity and density of contacts between the Río de la Plata and Chilean economy with the Andean CPS.

Keywords: commercial circuit; Kingdom of Chile; Río de la Plata region; Mendoza; San Juan; XVIII century

Para Fernando Jumar, maestro y amigo

Introducción

En este trabajo se analiza a un Complejo Portuario como un nudo de transporte/ comercialización en el cual los transportistas/ comerciantes deben, inevitablemente, readecuar sus cargas con el fin de continuar transitando hacia otro/s mercado/s. Por readecuar las mercaderías, entendemos aquel proceso en el que, necesariamente, los bienes a comercializarse deben ser acondicionados para cambiar de medio de transporte en pos de continuar camino hacia su punto de comercialización final. De este modo, el Complejo Portuario no es el mercado en donde se comercializarán principalmente los bienes. La especificidad de un Complejo Portuario Seco reside en que este remite a un nudo de transporte específicamente terrestre, sin grandes superficies acuáticas en su hinterland.

El concepto de la geografía, llamado fricción del espacio, nos permitió comprender lo que el trabajo de archivo nos señalaba. La fricción del espacio subraya cómo en ciertas territorialidades, el espacio geográfico pasa a ser central porque interpone algún tipo de obstáculo que impide la comunicación entre distintos territorios (Gutiérrez Puebla, 1998). En el caso del Complejo Portuario Seco cordillerano (en adelante CPS cordillerano), la Cordillera de los Andes fricciona el espacio de tal modo que determina la forma de comunicación entre la región mendo-sanjuanina² y el reino de Chile, en ambos sentidos.

² La región mendo-sanjuanina se inserta dentro de lo que Fernando Jumar (2012) denominó el espacio económico rioplatense, que desde comienzos del siglo XVIII quedó delimitado por tres complejos portuarios: uno de agua, el rioplatense, y dos secos, el salto-jujeño y el CPS cordillerano. La región mendo-sanjuanina excedía la territorialidad del CPS cordillerano, alcanzando una extensión que se difuminaba en

En las próximas líneas, se examinará esta hipótesis con base en las relaciones comerciales que mantuvo la región Río de la Plata (Jumar, 2012) con el CPS cordillerano, intentando demostrar cómo este último ejercía un papel como pivote económico entre economías de mayor escala –Río de la Plata, Santiago en el reino de Chile y Lima–, y al mismo tiempo este Complejo permitía que la región mendo-sanjuanina incorporara un producto local, los alcoholes, a la dinámica comercial general. La estructura del texto se encuentra dividida en tres apartados. En el primero, se presenta a las ciudades-puerto que conforman el CPS cordillerano; en el segundo, se analizan los bienes que circulan por aquel Complejo atendiendo a la bibliografía y al propio trabajo de archivo con las guías de aduana. El tercer apartado aborda las variadas dinámicas económicas que generaba el paso de las mercaderías por el CPS cordillerano, y por último, el texto acaba con unas consideraciones finales del autor.

El CPS cordillerano: sus ciudades-puerto

Las ciudades de Mendoza y San Juan durante el siglo XVIII se las puede considerar como dos ciudades-puerto a la manera de cómo Carlos Martínez Shaw pensó la conceptualización de ciudades marítimas para el Antiguo régimen. Las ciudades marítimas, en primer lugar, eran ciudades que articulaban sistemas urbanos de gran amplitud, “extraordinariamente móviles y flexibles, aunque afectados de un inevitable grado de jerarquización en sus relaciones internas” (Martínez Shaw, 1997, p. 259). En segundo lugar, estas ciudades desarrollaron

...funciones propias distintas de las desempeñadas por otros tipos de ciudades (que a su vez obviamente tienen sus propias actividades diferenciadas), llegando posiblemente más que las demás a encarnar de modo superlativo algunas de las características inequívocamente ciudadanas, como pueden ser la autonomía administrativa, la movilidad demográfica, la movilidad social o la heterogénesis cultural (Martínez Shaw, 1997, p. 260).

En este apartado, analizaremos las ciudades del CPS cordillerano, Mendoza y San Juan, bajo esta conceptualización de las ciudades marítimas de Martínez Shaw (1997) o como ciudades-puerto, denominación que parece más apropiada sin alterar la noción del historiador español.

el espacio teniendo como límites: al este, la región de Córdoba (en la que se incluye a San Luis); al sur, el territorio dominado por los pueblos originarios; al norte, por la espacialidad sujeta a la ciudad de La Rioja y por el oeste, a la región dominada por la ciudad de Santiago en el reino de Chile. Los límites son imprecisos, pero se encuentran fuera o dentro de ella, en tanto y en cuanto, tengan que ver con la mayor producción de la región, los alcoholes. En resumen, la región mendo-sanjuanina produjo dos bienes, vino y aguardiente, que le permitieron participar con una producción local del circuito mercantil Región Río de la Plata- Santiago en el reino de Chile y se desarrolló aprovechando las ventajas de tener en su centro a un complejo portuario seco (Sovarzo, 2022).

Al ahondar el análisis bajo las premisas anteriormente mencionadas, en el siglo XVII la ciudad de 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 el reino de Chile como refuerzos en lo que se conoce como la "Guerra del Arauco" (Coria, 1988, p. 85). En aquellos momentos todo parece indicar que el CPS cordillerano, más que funciones comerciales, cumplía funciones de aprovisionamiento para las tropas.

Un siglo después, para fines del siglo XVIII, el CPS cordillerano estaba en pleno funcionamiento. El informe del Consulado de 1796 afirmaba que a Mendoza "llegan las carretas que hacen el transporte del comercio que tiene la capital de Buenos Aires con el reino de Chile, y, por consiguiente, en retorno conducen para ella los frutos que da su jurisdicción" (Martínez, 1961, pp. 321-322). Otros testimonios opinaron en igual sentido, como el Procurador de la ciudad de Mendoza, en 1781, que expresó que esta ciudad era

...la garganta del comercio y paso preciso por donde gira así el que tienen las ciudades del Tucumán, Buenos Aires, Santa Fe, Paraguay y Corrientes con las del reino de Chile y puertos intermedios y del que tienen éstas con aquéllas (Martínez, 1961, pp. 321-322).

Por su parte, los jesuitas asentados en Mendoza, señalaron 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 (Draghi Lucero, 1940, pp. 5-6).

No caben dudas que los contemporáneos que frecuentaban o habían recorrido Mendoza no desconocían que la ciudad dependía de su función como "garganta del comercio". Esplendor del CPS cordillerano que parece cesar hacia 1810, cuando los testimonios comenzaron a mencionar la escasez de cargas que se experimentaba para el reino de Chile, provocando "la baja y decaimiento tan considerable de los fletes de cordillera", años en los que comenzó una etapa de reajustes generales para el CPS cordillerano, producto del inicio de las guerras de independencia (Coria, 1988).

El otro puerto seco del CPS cordillerano era la ciudad de San Juan. Su función como eje vertebrador ha sido demostrada por los trabajos de Luz María Méndez Beltrán y de Ana Teresa Fanchín (1997) en los cuales se visualiza la vitalidad de los caminos cordilleranos que comunicaban a "Cuyo" con el reino de Chile, por fuera del camino de Uspallata. Asimismo, Silvia Palomeque (2006) ha cuestionado la "visión atlántica" que se tiene tanto de la economía sanjuanina como de la mendocina, exponiendo cómo ambas

importaban en mayor grado efectos de la tierra, en su mayoría provenientes del reino de Chile, que efectos de Castilla provenientes desde Buenos Aires. Dentro de las primeras mercaderías importadas encontramos azúcar, cacao, añil y cobre que seguramente continuarían su camino hacia Buenos Aires como lo ha trabajado Luz María Méndez Beltrán (2009). También, según Pablo Lacoste (2016), era habitual encontrar cobre labrado y sobre todo alambiques provenientes del norte chico chileno (Coquimbo-La Serena y su hinterland) en los establecimientos que destilaban aguardiente en San Juan. En estas importantes dinámicas comerciales que pasaban por la ciudad de San Juan, hallamos la otra parte del CPS cordillerano, aunque prohibido por la Corona, no dejó de ser importante y dinámico³.

En consonancia, Samuel Amaral (1990) demostró que las exportaciones de vino y aguardiente de Mendoza y San Juan se incrementaron luego de la imposición del Reglamento de Libre Comercio de 1778 (en contra de la idea generalizada de que este había destruido las economías regionales). La llegada de embarcaciones con productos atlánticos a los puertos de la región Río de la Plata, alteraron el valor y la venta de las producciones regionales. Pero también la partida de esos mismos barcos implicaba una mayor demanda de alcoholes cordilleranos y de diversos productos necesarios para la travesía atlántica (Sandrín, 2016). En ningún caso, los cambios tanto de población como de llegada de navíos eran totalmente negativos o positivos para las producciones americanas, sino que modificaban coyunturalmente las oportunidades de venta y compra.

En particular, a partir de 1783, las series realizadas por Samuel Amaral (1990) demuestran el crecimiento de la producción de alcoholes de la región mendosanjuanina a partir de fuentes cuantificables como son los libros de cobro de sisas. Amaral señala que, para el caso de San Juan, “de un promedio anual de 3.600 arrobas de vino y 10.900 de aguardiente en 1783-1791 se pasó a 9.000 y 18.600 arrobas respectivamente en 1804-1808” (p. 9) y, en el caso de Mendoza, “El promedio de exportación de vino pasó de 13.507 arrobas para 1780-1786, a 22.423 arrobas para 1806-1810 y el de aguardiente, de 1.444 arrobas para el primer período, a 1.139 para el segundo” (p. 19). El crecimiento general de las ventas anuales tanto de vino como de aguardiente de esta región, provocó el crecimiento exponencial del movimiento comercial en el CPS cordillerano como contrapartida de todas las carretas que en retorno con mercaderías desde la región Río de la Plata buscaban los mercados transcordilleranos y del Pacífico americano.

³ La totalidad de estas obras mencionadas cuestionan la visión negativa de la economía de San Juan que Tulio Halperín Donghi (1972) había expresado cuando, en su obra “Revolución y Guerra”, señalaba que “San Juan es entonces un ejemplo extremo de área marginal de las grandes corrientes comerciales locales, de sus dificultades crecientes para insertarse en una estructura mercantil apoyada en la violenta desigualdad de potencial económico y organizada para perpetuarla” (p. 51).

En definitiva, las investigaciones anteriormente mencionadas, demuestran que San Juan sí se encontraba conectado con el comercio Atlántico cumpliendo la misma función que su hermana ciudad de Mendoza. Ambas economías tenían un ojo puesto en el mercado chileno y otro en las economías atlánticas y la cordobesa. Tanto era así la complementariedad entre Mendoza y San Juan, que ambas ciudades realizaban reclamos en conjunto ya que sus intereses comerciales se encontraban asociados. Por ejemplo, en 1779, los comerciantes de aguardiente de una y otra ciudad se presentaron al Cabildo de Buenos Aires para manifestar que cuando los pulperos de la capital iban a comprarles esa bebida

...acostumbran llevar barriles tan grandes, que después de haberse envasado los que conducen los exponentes en sus barriles es preciso rehenchirlo [volver a llenar] con cuatro o seis frascos más, experimentando en este exceso un considerable perjuicio, tanto el Rey por sus derechos como los exponentes (Martínez, 1961, pp. 319-320).

En vista de esta situación solicitaban que el ayuntamiento “arregle una medida de barriles regulares que hagan hasta treinta y dos y hasta treinta y cuatro frascos [...] para que por él se regulen las entregas que se deban hacer en estas ventas” (Martínez, 1961, pp. 319-320). Quizá a la repetición de estos fraudes se deba el éxito de aquella gestión del Pbro. Sotomayor para que el vino se vendiese en Buenos Aires por arrobas, cuartillas o medias cuartillas y no por barriles⁴. De este modo, ambas ciudades se veían beneficiadas ante la normalización de los envases en los que se comercializaban vinos y aguardientes en su principal mercado.

En resumen, la economía sanjuanina complementaba en la producción de alcoholes a la de Mendoza concurriendo a los mismos mercados con un producto distinto (Lacoste, 2007), posibilitando el crecimiento de ambas industrias, además de compartir una misma agenda de problemas comerciales y un interés recíproco por combatir a posibles competidores.

Sin embargo, no todo era complementariedad y armonía en el CPS cordillerano. Dentro de los conflictos, los comerciantes sanjuaninos buscaron desvincularse de su vecina Mendoza desde el punto de vista de las comunicaciones que la conectaban directamente con Santiago en el reino de Chile y con Buenos Aires. Tanto es así que, hacia principios del siglo XIX, los vecinos de San Juan petitionaron a las autoridades por “la regrabación 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” (Semadeni, 2011, p. 110). Esta batalla judicial se mantuvo durante el último período del dominio hispánico para independizarse de la ruta troncal y poder ser San Juan, por sí sola, un *puerto*

⁴ Archivo General Provincia de Mendoza (AGPM), Época colonial, Sección Gobierno, Documento 63, carpeta 46. Fechado en Buenos Aires a 10 de abril de 1786.

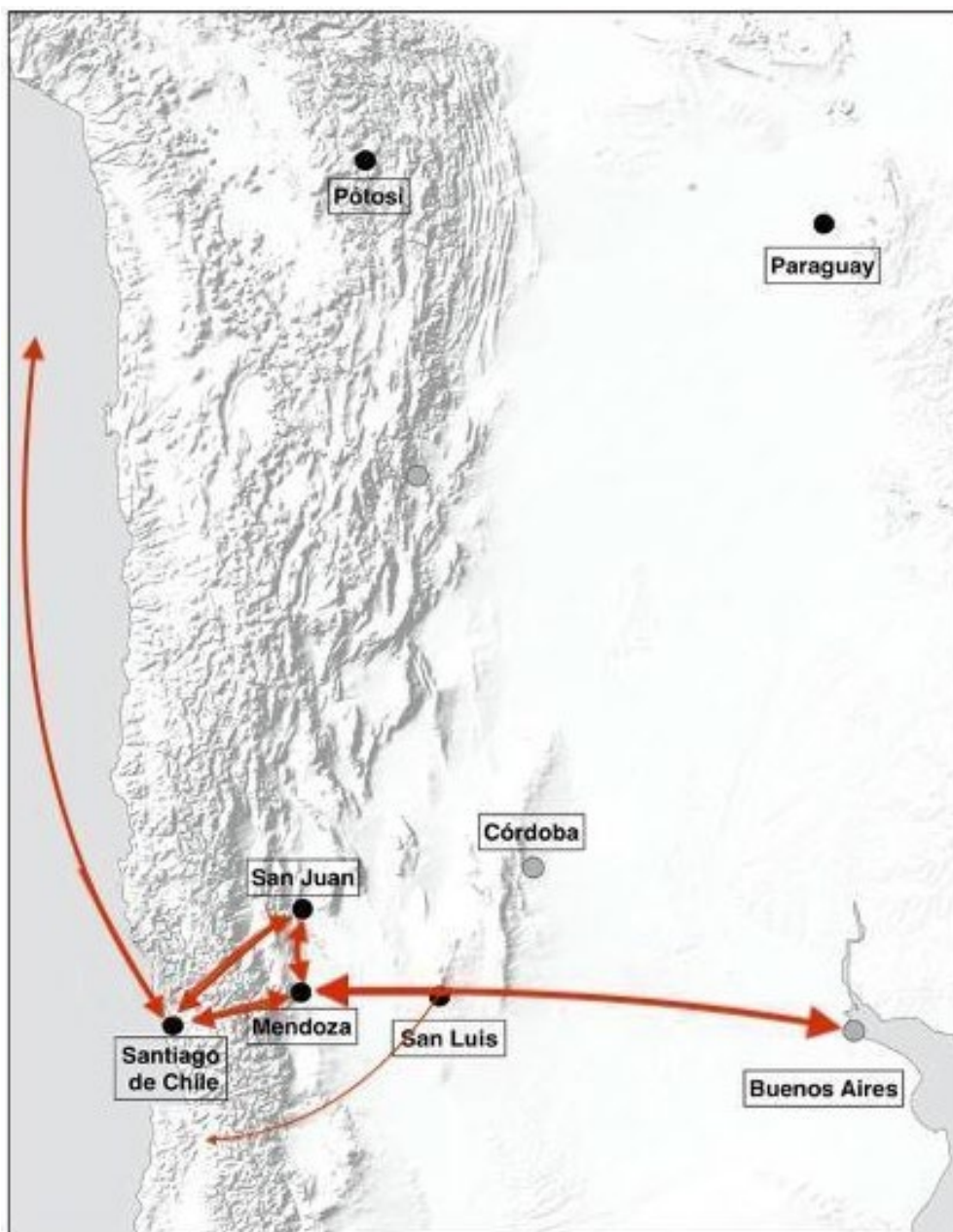
seco de conexión entre las economías trasandinas y la región Río de la Plata. Todo indica que el CPS cordillerano se conformó por fuera de la voluntad de las ciudades de Mendoza y San Juan.

El CPS cordillerano: Los bienes circulantes

A los bienes como yerba mate, textiles y esclavizados que circulaban por el CPS cordillerano para, luego del transbordo, continuar camino hacia las economías del Pacífico sur, hay que sumarle el examen de otras mercaderías que hacían del CPS cordillerano, la “garganta del comercio sudamericano” (Sovarzo, 2019). Por ejemplo, en cuanto a las importaciones que realizaba Mendoza, los efectos de la Tierra representaban 61 % del total mientras que los efectos de Castilla lo eran en 39 % para los años previos a la independencia (Palomeque, 2006). Las cifras de las mismas destacan el alto grado de consumo de importaciones por habitante que la ciudad poseía. Los efectos de Castilla provenían habitualmente desde la región Río de la Plata e iban destinados al consumo de los mercados transcordilleranos. Aquí se aprecia el pleno funcionamiento del circuito mercantil región Río de la Plata-Santiago en el reino de Chile (Mapa 1, página siguiente). Si nos concentramos en los efectos de la Tierra, predominaba el azúcar peruano que desde tierras chilenas arribaba como retornos de los envíos hechos y, en menor medida, el ganado vacuno que desde San Luis y Córdoba pasaba por la ciudad (Palomeque, 2006)⁵. La importación de efectos de la Tierra en su totalidad se realizaba en mayor grado desde el reino de Chile (53 %) que con el resto de los territorios, demostrando también la conexión con aquel reino. Particularmente importante –por la distancia de su recorrido–, era la cantidad de lienzos cochabambinos, que llegaban vía Salta (Palomeque, 2006), transformando su arribo en un buen indicio de una economía próspera que se permitía importar bienes de un mercado tan lejano.

En resumen, el cuadro de circulación de mercaderías por Mendoza se complejiza aún más cuando entendemos que, más allá de su comercio con la región Río de la Plata proveniente de la venta de vinos y aguardiente, también circulaba desde el reino de Chile hacia el Atlántico, como se mencionó, principalmente azúcar peruano, y luego, a bastante distancia, cacao de Guayaquil, el añil guatemalteco y cobre. También arribaba para comercialización pero, en cantidades menores, jarcia, tocuyos y sombreros de paja de Cuenca, tablas, semillas y especies de Chile y de la costa peruana y ecuatoriana, libros de oro y telas de cedazo de Quito, entre otras mercaderías que buscaban los mercados interiores (Palomeque, 2006). Una gama variada de productos que complementaba las cajas de las carretas que desde el CPS cordillerano recorrían el camino hacia la región Río de la Plata.

⁵ Aunque como lo demuestran Solís (1989) y Martínez Barraza (2019), la mayor cantidad de ganado vacuno atravesaba los pasos de menor altitud ubicados al sur del CPS cordillerano.

Mapa 1. El circuito mercantil región Río de la Plata-Santiago en el reino de Chile

Fuente: Elaborado por Sovarzo (2022).

En el caso del cobre, bien vale la pena detenerse un instante. En un principio era utilizado solo en diversos utensilios de uso doméstico o artesanal, hasta que a mediados del siglo XVIII comenzó a ser considerado en España, tanto para su utilización industrial como para el uso en los astilleros y fábricas de armas de la Corona (Méndez Beltrán, 2009). Antes de 1780,

...la mayor parte del cobre producido en la región de La Serena seguía viaje terrestre hasta Valparaíso para ser embarcado con destino al Callao y posteriormente ser transbordado en los barcos que se dirigían a Cádiz [...] una segunda ruta terrestre del cobre que, saliendo desde el Norte, llegaba hasta San Felipe-Los Andes, atravesaba la cordillera y alcanzaba hasta Buenos Aires para su embarque (Cavieres, 1996, p. 89).

También por el CPS cordillerano circularon abastecimiento y ayudas de diverso tipo que desde Lima se enviaron para las siempre necesitadas arcas rioplatenses. En 1777, se remitió noticia al “excelentísimo señor Don Pedro de Cevallos de hallarse en Valparaíso próximo a ponerse en marcha para esa ciudad, millón y medio de pesos que le remite el excelentísimo señor virrey del Perú Don Manuel de Guírior”⁶. Además de plata, también se enviaban armas que el virrey de Lima remitía al de Buenos Aires, por ejemplo, doscientos pares de pistolas⁷. También con rumbo a Buenos Aires, pero en este caso como regalo al rey, se mandaron 214 yeguas vía Mendoza hacia el Atlántico para acrecentar los potreros reales⁸ y, en otra ocasión, se remitió desde Chile, millón y medio de espejos pertenecientes a su Majestad, custodiados por un oficial y treinta hombres⁹.

En el caso de San Juan, gracias a los trabajos de Luz María Méndez Beltrán y Ana Teresa Fanchín (1997) y los de esta última junto a Ana María Rivera Medina (2006), sabemos 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 hacia Santiago en el reino de Chile. Los estudios del norte chico de aquel Reino señalan que los contactos que tenía esta región eran “desde el puerto de Coquimbo hacia la ciudad, las mercaderías y géneros de Castilla, el azúcar del Perú, el tabaco: desde la provincia de Cuyo y desde Buenos Aires, otros tantos géneros de Castilla y esclavos” (Cavieres, 1996, p. 143). Asimismo, mediante el trabajo de Silvia Palomeque (2006) conocemos 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” (p. 265), como, por ejemplo, de azúcar peruano hacia Córdoba, con la que mantenía una relación comercial de importancia a diferencia de Mendoza. En cuanto a las importaciones de los efectos de la Tierra que ingresaban a San Juan, el 66 % provenían de Chile, el 22 % de San Luis, Córdoba y La Rioja y, por último, el 8 % de Santa Fe y Buenos

⁶ AGPM, Época colonial, Sección Gobierno exterior, Documento 91, carpeta 41. Fechado en Santiago en el reino de Chile a 9 de diciembre de 1777.

⁷ AGPM, Época colonial, Sección Gobierno exterior, Documento 122, carpeta 41. Fechado en Santiago en el reino de Chile a 11 de enero de 1797.

⁸ AGPM, Época colonial, Sección Gobierno exterior, Documento 122, carpeta 41. Fechado en Santiago en el reino de Chile a 11 de enero de 1797.

⁹ AGPM, Época colonial, Sección Gobierno, Documento 23, carpeta 41. Fechado en Santiago en el reino de Chile a 4 de mayo de 1775.

Aires, según la mencionada investigación (Palomeque, 2006, pp. 266-267). En detalle, los productos que entraban a San Juan como efectos de la Tierra fueron en su mayoría azúcar y efectos ganaderos y textiles y, en menor medida, tablas, cobre, añil y cacao (Palomeque, 2006, pp. 266-267).

Como se puede apreciar, a partir de estos trabajos especializados en la circulación mercantil que transitaba por Mendoza y San Juan, ambas ciudades contaban con un intenso y variado tráfico de mercaderías hacia fines del siglo XVIII que provenía tanto de las economías del reino de Chile y el Bajo Perú, como así también desde la región Río de la Plata. Toda esta circulación mercantil se producía en un contexto en el que la Corona legalizó la ruta marítima que conectaba las economías atlánticas con el Pacífico americano vía Cabo de Hornos. No obstante, su impacto real en los mercados del circuito mercantil terrestre región Río de la Plata-Santiago en el reino de Chile no fueron inmediatos, ya que la ruta terrestre pudo subsistir con importancia comercial, pues las redes comerciales tendidas, y que tenían como eje al CPS cordillerano, desde por lo menos un siglo entre comerciantes chilenos y mendosajuaninos-rioplatenses, dificultaban el éxito de la ruta marítima promovida por la Corona a partir de 1740. Entendemos que a veces no solo pagar menos influía a la hora de comprar mercaderías en los distintos mercados; en las dinámicas comerciales también existían otras variables como la confianza generada en el tiempo o la saturación de los mercados que no eran rápidas de desestructurar mediante una decisión político-administrativa (Sovarzo, 2022). Analizaremos en mayor profundidad estos contactos comerciales terrestres a partir de nuestro trabajo con las notas de aduana en el siguiente apartado.

El CPS cordillerano. Su funcionamiento a partir de los datos obtenidos por el trabajo de las notas de aduana de Buenos Aires¹⁰

Durante el período 1779-1783 se enviaron por la ruta del oeste¹¹ los bienes consignados en 2.199 notas de aduana, a razón de casi 440 notas por año, en cantidad de bienes esto significa el envío de 15.721 en total, es decir unas 3.124 distintas mercaderías por año. La cantidad de contactos anuales que hubo entre la región Río de la Plata y las distintas economías de la ruta del

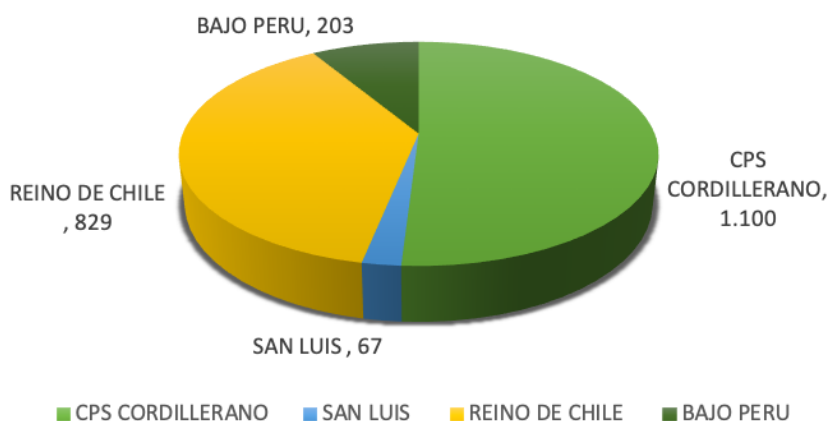
¹⁰ En función de las informaciones retenidas para cada registro de bienes se tiene una base con 3.681.446 datos a explotar. El procesamiento de los datos se realizó de manera colaborativa en el grupo de investigación bajo la dirección de Fernando Jumar. La investigación y la explotación se realizó a través de una aplicación informática especialmente diseñada al efecto, RegAduAR (Registros de Aduana de Antiguo Régimen), diseñada en colaboración por Fernando Jumar y Alejandro Zurdo (2009). La base de datos procesadas va de 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 (en adelante AGN), Sala 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. La fuente y su tratamiento se abordan en Jumar (2020).

¹¹ Nos referimos específicamente como ruta del oeste al camino que comunicaba a la región Río de la Plata con el CPS cordillerano, el reino de Chile y el Bajo Perú en un camino de ida solamente, a diferencia del circuito mercantil Región Río de la Plata- Santiago en el reino de Chile en el que se incorpora los datos del retorno de esas mercaderías.

oeste se mantuvieron estables en los primeros cuatro años de la muestra para tener un crecimiento de un 40 % en el último año de ella.

En líneas generales, el CPS cordillerano constantemente registra más intensidad de envíos de mercaderías a excepción del último año de nuestra muestra, 1783, cuando pasó a liderar este apartado el reino de Chile¹². Al examinar a los agrupamientos realizados por destino, se comprueba que en 1780 y 1781, la ciudad de San Juan recibió mayor cantidad de envíos que la de Mendoza. De igual manera, la ciudad de Santiago en el reino de Chile también tuvo mayor frecuencia de contactos que la de Mendoza durante igual período. Estos resultados exponen que la región Río de la Plata se comunicaba, casi en igual intensidad, con las ciudades de San Juan, de Mendoza y las del reino de Chile. Dentro de esta última, sobresalen Santiago-Valparaíso como principales destinos muy por encima de las otras ciudades chilenas. En cuanto al Bajo Perú, previsiblemente, la ciudad de Lima y su puerto de El Callao predominan con creces en cuanto a los envíos que se realizaban hacia tierras bajo peruanas (Gráfico 1).

Gráfico 1. Intensidad de registros de los envíos de mercaderías desde Buenos Aires hacia la ruta del oeste 1779-1783



Fuente: RegAduAR base 1779-1783 (ver la nota al pie n°10).

Al ahondar en el análisis interno del CPS cordillerano, la ciudad de Mendoza recibió envíos solo en una cantidad levemente mayor que la ciudad de San Juan, 565 contra 532, respectivamente. Este dato es sugestivo ya que, en un principio, lo legal era el cruce por el paso de Uspallata y el cruce de Los Patos en San Juan, era considerado "el camino del contrabando" (Palomeque, 2006). La población de San Juan apenas superaba los 7.000 habitantes, lo que representaba un mercado insuficiente para consumir los 4.395 registros

¹² El uso de la "intensidad de envíos", proviene de la traslación de nociones de análisis de redes de relaciones interpersonales utilizadas por Fernando Jumar (2019) para señalar como esta nos muestra, "la cantidad de contactos [en este caso comerciales, documentadas por las notas de aduana] que muestran la intensidad de las relaciones y señalan si hay o no un entramado sólido en el que se desarrollan los tratos" (p. 300).

de bienes declarados y las 532 notas de aduana que llegaron en solo cinco años. El paso hacia la otra banda de la cordillera es más que obvio. Se cuenta con algunas guías en particular, que declaraban abiertamente el paso desde San Juan a Copiapó, ciudad chilena con un gran mercado minero. ¿La convulsión militar animó la posibilidad de infringir la ley intentando negocios más lucrativos por fuera del pago de las tasas o era el movimiento habitual de las mercaderías que podían cruzar la cordillerana tanto por San Juan como por Mendoza?

Por otro lado, se advierte que la intensidad en los intercambios entre la región Río de la Plata y la ciudad de San Luis es muy baja. En cinco años solo se registran 67 notas de aduana hacia ese poblado, lo que da como promedio un poco más de trece envíos por año. A ese dato debemos sumarle que, de aquella cantidad de envíos, al menos dos de ellos declararon que irán a San Luis y luego seguirán camino hacia Córdoba con 140¹³ y 142¹⁴ mercaderías cada uno. De esta manera, se refuerza la hipótesis que implica pensar a San Luis tanto como una posta más del camino hacia el CPS cordillerano, como en su conexión comercial con el sur de Córdoba.

Por su parte, el reino de Chile pese a la distancia, demuestra una intensa relación con la región Río de la Plata. Eran enviados hacia allí el 37 % del total de notas de aduana. Y en particular, la ciudad de Santiago con su puerto Valparaíso concentraba el 80 % de estos envíos transcordilleranos. Estos datos coinciden con el trabajo de Eduardo Cavieres que señaló que la relación Santiago-Valparaíso en el siglo XVIII resumía la actividad mercantil externa del país, y al mismo tiempo, sintetizaba las fuerzas centrifugas y centrípetas del comercio interno. Así entonces, en el espacio con la mayor infraestructura económica de la época, se concentraba también el grupo mercantil de mayor desarrollo local y el más directamente conectado con los centros mercantiles y financieros externos del reino de Chile (Cavieres, 1996, p. 76). Por su parte, el historiador chileno del siglo XIX, Agustín Ross hizo un resumen de la operatoria del tráfico entre la región Río de la Plata y el reino de Chile, y señaló que:

Chile recibía cada año cerca de mil arrobas de hierba del Paraguay, cuyo valor ascendía a trescientos mil pesos, algunas mantas o frazadas de lana, y jabón de Mendoza; y retornaba cueros curtidos (cordobanes). Cobre labrado, pailas, tachos y alambiques, y enviaba más de doscientos mil pesos en dinero amonedado para completar el saldo que este comercio dejaba en su contra (Ross, 1894, p. 379).

También nuestros datos coinciden con los obtenidos por Juan José Martínez Barraza (2020), quien cuantificó las “importaciones” que arribaban a Santiago durante el período 1773-1810 y llegó a la conclusión que durante todo el

¹³ RegAduAR, nota 3207/1779.

¹⁴ RegAduAR, nota 2253/1780.

período analizado los ingresos de mercaderías por vía terrestre a aquella ciudad, de ser muy bajos en comparación con los llegados por mar en un principio, para 1781 comienzan a emparejarse y ya para 1800 van a ser más importantes para la economía del Chile central, en una tendencia que se mantiene hasta 1810. Recordemos que el importante flujo que analizamos en circulación terrestre entre la región Río de la Plata y Santiago en el reino de Chile refuerza la importancia del CPS cordillerano como eje articulador entre aquellos dos mercados.

Por su parte, el análisis de las notas de aduana que se dirigieron hacia el Bajo Perú, también predomina la ciudad de Lima con su puerto El Callao en los envíos desde Buenos Aires y que pasaron por el CPS cordillerano. Un total de 185 notas de aduana fueron declaradas desde la región Río de la Plata con destino final a aquella ciudad. Los datos obtenidos no resultan excepcionales si tenemos en cuenta la importancia de Lima como capital histórica del comercio en toda América del Sur, nodo del mercado y de la política americana que supera a su mercado consumidor de casi 50.000 habitantes (Pérez Cantó, 1982). La ciudad de Lima era considerada por varios el reflejo de la opulencia y la gloria del Imperio español en las Indias. Capital del único virreinato de estas latitudes meridionales durante más de doscientos cincuenta años, concentró a un grupo de grandes comerciantes que se vincularon directamente –vía consignación– con sus pares de Cádiz y de los principales puertos de Europa, Asia y el resto de América (Bonialian, 2012). Los comerciantes eran la clase económica más poderosa de la sociedad limeña (Contreras, 2010, p. 261). Para ser considerado uno de ellos, se debía tener tienda, participar del comercio de mercaderías españolas y americanas, y también contar con un importante capital (Mazzeo de Vivó, 1994, p. 71).

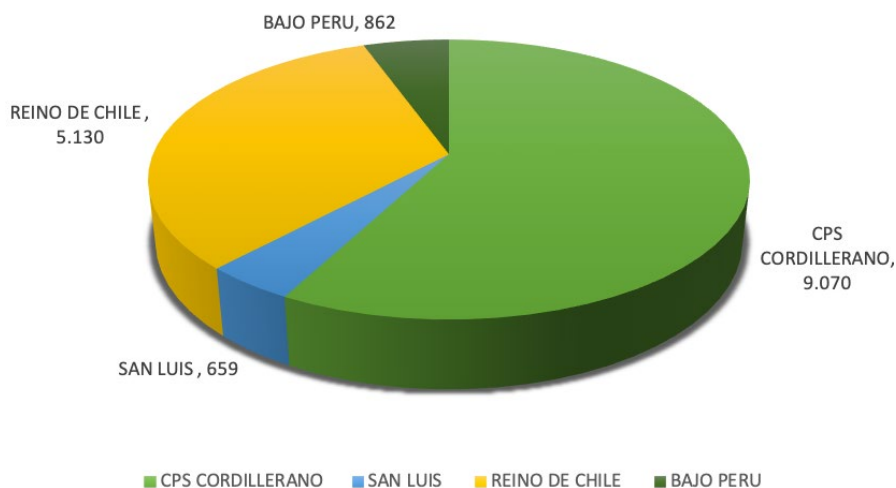
Si hacemos la comparación con Buenos Aires, el virrey Pedro de Cevallos en 1776 escribió que “la mayor fortuna de la ciudad se cifraba en medio millón de pesos, había otras de 350, 200, 150, y 100.000; en conjunto, los capitales del grupo de vecinos más ricos; sumaban apenas los dos millones de pesos fuertes” (Céspedes del Castillo, 1946, p. 690). Las diferencias de los capitales entre ambas ciudades son notables y explican la importancia de los contactos comerciales que desde la región Río de la Plata buscaban alcanzar los mercados peruanos y viceversa a través del CPS cordillerano.

Sin embargo, entrado el siglo XVIII, la ciudad de Lima se encontraba en un proceso de transición en el que perdería parte de su influencia sobre una gran territorialidad que llegaba hasta las fronteras sur del dominio hispánico en las Indias, aunque mantendría su predominio sobre un amplio hinterland en el territorio peruano. El viejo aforismo señala como: “Todos los cambios, aún los más ansiados, llevan consigo cierta melancolía”. En este caso, la melancolía eran las inercias comerciales que se habían consolidado en el tiempo y que, hacían de Lima, un bastión comercial, que solo la mediana duración y la guerra revolucionaria arruinarían a mediados del siglo XIX. Así es como las

862 distintas mercaderías enviadas y las 203 notas de aduana que en total se dirigen hacia el Bajo Perú demuestran las importantes conexiones que los comerciantes rioplatenses de renombre como Lezica o Belgrano Pérez tenían con el mercado limeño. Eran grandes comerciantes con las conexiones necesarias para prescindir del intermediario chileno y, directamente, negociar con los agentes limeños vía CPS cordillerano.

Ahora bien, si pasamos al análisis de la cantidad de registros de bienes contenidos en cada nota de aduana, es decir a lo que se denominó densidad de registros, obtenemos datos similares a los analizados anteriormente como intensidad de registros. En otras palabras, a diferencia de la “frecuencia” que muestra la cantidad de envíos y transacciones realizadas, “la densidad” busca, mediante la cuantificación del número de registros de bienes contenidos en cada nota de aduana, evaluar parcialmente los volúmenes transados (Jumar, 2020).

Gráfico 2. Densidad de registros los envíos de mercaderías desde Buenos Aires hacia la ruta del oeste 1779-1783



Fuente: RegAduAR base 1779-1783 (ver la nota al pie n°10).

De este modo, los datos obtenidos expresados en el Gráfico 1 y en el Gráfico 2, nos permiten comparar aquello que llamamos frecuencia y densidad de los contactos. En líneas generales, los gráficos muestran porcentajes similares que relacionan ambas categorías, es decir, a mayor frecuencia de envíos, mayor densidad de mercaderías. Sin embargo, existe una diferencia que permite apreciar que las remesas con mayor densidad de mercaderías eran enviadas hasta el CPS cordillerano. Es decir, el contacto y la confianza para realizar transacciones con variedad de productos se realizaba en mayor grado hasta el cruce cordillerano, así es como el reino de Chile y el Bajo Perú recibieron una menor densidad de mercaderías en los envíos. Como sostenemos en este escrito, al CPS cordillerano llegaba una importante y diversa cantidad de mercaderías que tras el reacondicionamiento seguirán

camino hacia tierras transcordilleranas. De igual forma, estos datos confirman nuestra hipótesis sobre el funcionamiento vinculado de las ciudades de Mendoza y San Juan dentro del CPS cordillerano, ya que tanto a la primera ciudad arribaron 4.561 mercaderías y a la segunda una cantidad similar de 4.325 mercaderías.

El CPS cordillerano: Las dinámicas que generaban su funcionamiento

Imaginemos históricamente lo que sucedía en ambas ciudades del CPS cordillerano al llegar las carretas desde la Región Río de la Plata. Se necesitaba: abastecimiento y descanso para las personas y animales que arribaban luego de una larga travesía, y control y organización de las mercaderías según los agentes comerciales previamente designados. Las principales actividades eran: descarga y confección en fardos y/o re-enfardado de las mercaderías para acomodarlas en las mulas, distribuyendo equitativamente su peso; protección y cuidado de los bienes transados en el CPS cordillerano y, finalmente, contacto y negociación con los arrieros para realizar el viaje a través de la cordillera. A todo ello hay que sumarle el movimiento económico que se generaba a partir de abastecer a estas tropas de alimentos, mulas y abrigo, en lo que se podría pensar como una logística para el antes, el durante y el después del viaje, previendo las cantidades suficientes de provisiones y protección para el frío. Y esto sin tener en cuenta que, ante el cierre provisional del paso, tanto mercaderías como comerciantes, transportistas y viajeros varios debían quedarse en la ciudad hasta esperar una mejor oportunidad para intentar el cruce¹⁵.

El comercio de mulas generaba sólo en Mendoza un movimiento anual de 10.000 cargas, a fines del siglo XVIII¹⁶. Otras fuentes señalaban que “el

¹⁵ En cuanto al movimiento económico generado por la circulación mercantil, por ejemplo, el gobernador Sobremonte afirmaba en 1788 que “la gente pobre de Mendoza y San Juan [se ocupaba como] peones de las arrias de mulas y carretas para el tráfico de la provincia de Buenos Aires, en alquilar sus mulas para este tráfico a Mendoza y Chile” (Martínez, 1961, p. 283). Además se menciona en el Estado general del Curato de Mendoza que en la circulación de carretas y exportaciones de la región “se ocupan seguramente por un bien ajustado calculo más de mil peones forasteros que sirven en ellas y que alternativamente se detienen en esta ciudad” (Martínez, 1961, p. 283). La bibliografía nos permite remarcar la importancia de la circulación de bienes que se realizaban en el CPS cordillerano. Eusebio Videla señala cómo la mayor parte de la población de Mendoza y San Juan “se emplea en la agricultura, crianza de ganado y en el giro de carretas y arrias que conducen el comercio que se trafica para el virreinato de Buenos Aires y para Santiago en el reino de Chile, de quien esta ciudad es paso preciso”. Descripción de la ciudad de Mendoza, remitida por su Diputado de Comercio don Eusebio Videla. En Telégrafo Mercantil, Rural, Político, económico e historiográfico del Río de la Plata. T. III, No 5, Buenos Aires, 1802, fol. 68/9. Reproducción facsimilar de la Junta de Historia y Numismática Americana. Buenos Aires, 1915. Citado en Comadrán Ruíz, 2015, p. 37.

¹⁶ Pablo Lacoste (2009) examina al arriero como actor económico en el transporte terrestre del Cono Sur, sobre todo en la ruta a través del paso de Uspallata en la Cordillera de los Andes, para enlazar los mercados del Atlántico y del Pacífico. Su trabajo, a partir de los manuales de Cargo y Data de la Aduana de Mendoza, procesa información sobre 120.000 mulas de carga para determinar los lugares de origen y destino, principales rutas, volumen y tipo de carga transportada. En resumen, Lacoste en once años trabajados entre 1780 y 1800, comprueba que 90% de las entradas y salidas de mulas provenían desde y hacia Chile. Siendo mercados como el de Buenos Aires, el Litoral y Córdoba marginales en los envíos con este tipo de

número de animales que transitaban [era] de 25.000”, aunque esta cifra estaba incluida los que iban cargados [ganado mular] y los sueltos (ganado vacuno y caballo)” (Martínez, 1961, pp. 321-322). No poseemos datos sobre la cantidad de animales existentes en San Juan para realizar el cruce cordillerano, aunque como vimos, las cifras de las mercaderías en movimiento son similares a las mendocinas, por lo cual la cantidad de bestias necesarias debería ser análoga. Dado que cada mula podía transportar hasta 150 kg, la capacidad de transporte en el CPS cordillerano solo en Mendoza ascendía a 1.500 toneladas por año (Lacoste, 2009, p.148). El sistema de transporte regional se complementaba con el servicio de 1.600 carretas, cada una de las cuales tenía una capacidad de dos toneladas. Las flotas de carretas podían movilizar, por lo tanto, 3.200 toneladas de carga (Lacoste, 2009, p.148). Entre mulas y carretas, el comercio de Mendoza disponía de una capacidad de traslado de 4.700 toneladas/año (Lacoste, 2009, p.148).

De este modo, el CPS cordillerano dinamizaba a la economía de la región mendo-sanjuanina. Gran cantidad de personas y distintas profesiones se requerían solo para reacondicionar la mercadería en estos nudos comerciales. Al respecto, en el trabajo de María Emilia Sandrín (2016) para la región Río de la Plata, se señala la necesidad de personal común para llevar y luego cuidar las provisiones de los barcos como así también personal específico para calafatear y romanear la embarcación, sólo por mencionar algunos de los muchos agentes que se requerían (p. 99). Ahora bien, ¿cuántos de ellos eran demandados para el reacondicionamiento de la mercadería y la puesta a punto de las mulas en pos de realizar el paso montañoso en el CPS cordillerano? Recorramos estas funciones.

En principio, el reacondicionamiento de las mercaderías que llegaban al CPS cordillerano. Al arribo de las mercancías en las carretas comenzaba el trabajo de los arrieros que debían “cargar y descargar las mulas, lo que generalmente se hacía entre dos personas, teniendo la precaución de taparle los ojos con el “poncho” que siempre llevaban consigo arrieros y peones, pues así lograban que permanecieran inmóviles” (Méndez Beltrán, 2009, p. 95). A ello se agrega que si “la recua de mulas era grande en número de animales, se hacía necesario que participaran todos los arrieros y peones en la operación de instalar o bajar la carga” (Méndez Beltrán, 2009, p. 95). Para el caso de San Juan, sabemos que

Tras acordarse un viaje, había que preparar tanto las carretas como a su carga. Se iniciaba un rápido proceso en el que actuaban con eficacia los agentes laborales cualificados y no cualificados. Los primeros, carpinteros, herreros y capataces; los segundos, conductores, tiradores, etc., conformaban una categoría laboral donde estaban representados españoles, criollos, extranjeros, mestizos, indios y negros. Los carpinteros eran los trabajadores con mayor cualificación. En San Juan había

transporte. Cabe mencionar que estas cifras solo se enfocan en el caso mendocino, objetivo de su estudio, dejando de lado lo sucedido en San Juan.

maestros, oficiales, aprendices y allegados a este oficio. Igualmente, se distinguen los denominados carpinteros, carpinteros de carretas y los carpinteros de obra blanca, es decir, aquellos que se dedicaban a realizar muebles, altares y objetos diversos, pero que en determinados momentos participan de este proceso (Rivera Medina y Fanchín, 2006, p. 10).

En todo este movimiento de mercaderías y de fuerza de trabajo comprendemos la importancia económica del CPS cordillerano. Un ejemplo más sobre el trabajo que implicaba reacondicionar la mercadería y el provecho que de ello sacaba la ciudad de Mendoza se puede hallar en el relato 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 (Fanelli, 1929, p. 96).

De este relato se puede analizar que, si bien en este caso las mulas procedían de Chile, el gasto de readecuación y los treinta días que los jesuitas debieron aguardar en Mendoza, dinamizó la economía de esta mediante los cotidianos gastos de consumo/abastecimiento que generaba una estadía de este estilo.

También otro derrame económico se producía cuando los pobladores locales ofrecían el servicio de arriería desde Mendoza hacia la posta de Uspallata, al pie de la Cordillera de los Andes, para los viajeros de mayores recursos que podían pedir

...al dueño de la recua un peón de mano práctico en el camino. Este sirve de muchísimo alivio al pasajero que quiere caminar con alguna comodidad desde Mendoza hasta el valle del Aconcagua. Los criados que llevan los pasajeros, que comúnmente son negros esclavizados, son unos trastos inútiles y casi perjudiciales, porque además de su natural torpeza y ninguna práctica en los caminos, son tan sensibles al frío que muchas veces se quedan inmóviles y helados, que es preciso ponerlos en movimiento al golpe del látigo y ensillarles sus caballerías y quitarles la cama para que se vistan (Carrió de la Vandra [1775 o 1776] 1985, p. 100).

Por ello, los criados locales contratados en Mendoza, generaban otra actividad económica. Según aquel viajero, estos peones “ganaban en las referidas cien leguas, cinco pesos, llevando mula propia, y hacia el viaje muy gustoso, porque comía bien y tenía menos trabajo que caminando con la recua” (Carrió de la Vandra [1775 o 1776] 1985, p.100).

Otro aspecto de la dinamización que producía el transporte de mercaderías desde y hacia el CPS cordillerano era la contratación del personal local por

parte de los dueños de las tropas¹⁷, para llevar la carga a destino. Las tropas de carretas estaban integradas por un capataz con su cuadrilla subalterna de peones, con un número variable según el tamaño de la tropa. En ocasiones, el fletador acompañaba a la tropa desempeñando las funciones de capataz. Además, aquella se componía de un guía o baqueano que conociera la ruta a la perfección y de un mayordomo encargado de conducirla por zonas de pastos y agua, necesarios para la buena marcha del arreo y, al mismo tiempo, de dispensar a los animales un adecuado tratamiento¹⁸. Carretas, arrias y chasquis iban por los caminos que la misma circulación había trazado y en los que rara vez intervenía el hombre para mejorar una ruta deteriorada.

Las dificultades de la travesía eran múltiples y las soluciones se caracterizaban tanto por su ruda sencillez como por su conocimiento empírico de lo que se debía hacer. Así, para cruzar ríos se usaba la pelota, especie de flotador de cuero en el que en su interior se pasaba la mercadería y las personas; los caballos y las mulas los atravesaban a nado. Por ello, es que tanto los capataces como los baqueanos y guías desempeñaban un papel de vital importancia, ya que, sobre la preciosa experiencia de estos hombres, descansaba gran parte del éxito de la travesía. Además, el capataz, cual capitán de un barco, debía mantener el orden y la seguridad de los integrantes de la tropa durante el viaje¹⁹, alejado de las autoridades, bajo condiciones riesgosas, y:

...expuestos a los asaltos de los indios y de los gauchos malos, en necesidad de hacer largas paradas para reponer las fuerzas del ganado, aclimatándolo a campo abierto, y en esas circunstancias extraordinarias el

¹⁷ Los dueños de tropas de Mendoza eran hombres distinguidos que además de llevar su producción y la ajena, fletan el resto del espacio para trasladar pasajeros. Según lo estimado por Concolocorvo sus producciones son vendidas por "efectos de la Europa para el gasto de sus casas y particulares comercios; pero como el valor de lo que conducen en veinte carretas se regresa en una o dos, fletan las demás al primer cargador que se presenta, por el precio contingente de la más o menos carga y número de carretas" (Carrió de la Vandera [1775 o 1776] 1985, p. 58). En el caso de San Juan, Rivera Medina y Fanchín (2006) señalan que "de los 46 propietarios laicos, 14 poseen entre 6 y 12 carretas. Son todos prohombres de la sociedad sanjuanina. Encomenderos, propietarios de viñas y bodegas en extensiones considerables, descendientes de conquistadores. Entre otros, los integrantes de la rama Jufre, desde el bisnieto del fundador de la ciudad a sus sucesores. También existe un nutrido grupo relacionado tanto, con los mercados de la Gobernación de Tucumán y Buenos Aires, como con Chile" (p. 9).

¹⁸ Pablo Lacoste (2005b) analiza en profundidad a los carreteros y troperos para definir en qué medida contribuyeron para el proceso de construcción de la cultura empresarial en la América del siglo XVIII, lo que lo lleva a plantear una hipótesis arriesgada relacionada con la aparición de una burguesía comercial. Lacoste examina, también, cómo influyó en la creación de un *ethos* capitalista dentro de estos actores la movilidad social, los riesgos empresariales, el fomento del crédito en la confianza o hipotecas de carrozas y la circulación de ideas. En este caso no podría desestimar o afirmar esta hipótesis, sin embargo me parece interesante la complejidad de factores que debían manejar los transportistas a la hora de realizar su labor.

¹⁹ Se puede acceder a información en la que un supuesto mal manejo de las tropas por parte de un capataz, en este caso llamado Justo Delgado, provocó que toda una tropa de carretas fuera encontrada "derrotada enteramente" en medio del camino hacia Buenos Aires con 252 botijas de vino que fue "imposible repararla" y fue dejada a la vera del camino en cercanías a la Punta de San Luis." AGPM, Época colonial, Sección Gobierno interior, Documento 9, carpeta 45. Fechado en Santiago en el reino de Chile a 9 de julio de 1761.

capataz ejercía poder de vida y muerte sobre sus peones, yendo todos armados (Martínez, 1961, p. 248).

Asimismo en el caso de San Juan,

Para la preparación y laboreo de las carretas, antes y durante el viaje, el protagonista fue el indígena. El indio conducía la carreta, custodiaba la tropa y picaba al animal. Dicho está que existió un elevado número de encomenderos propietarios de carretas. Pues bien, los indios encomendados fueron los conductores necesarios en el negocio. A la orden de un capataz, mestizo, criollo o español se encontraban indígenas en diferente número y condición, de acuerdo a la tropa en la cual servían (Rivera Medina y Fanchín, 2006, p. 11).

Otra actividad económica generada por la circulación mercantil que transitaba por el CPS cordillerano tenía que ver con el almacenamiento de los bienes en ambas ciudades. Así lo ilustra el caso del comerciante Belgrano Pérez, que envía una partida de mercaderías a Chile con treinta tercios de yerba y cinco de diversos efectos de Castilla en 1768. Debido a un retraso en el transporte carretero, los productos llegaron a Mendoza cuando faltaba poco para que comenzara el invierno y se hizo imposible cruzar la cordillera. En consecuencia, los productos debieron quedarse por muchos meses en Mendoza, generando los consecuentes gastos de almacenamiento y, desde luego, un aplazamiento considerable de la operación comercial (Gelman, 1996, p. 138). Otro caso similar fue señalado por el comerciante chileno Roque de Allende a su socio Manuel Sáez en la ciudad de Mendoza:

...veo que el tiempo esta tan malo que se ha cerrado la cordillera ha buen viaje y creo que al Recibo de esta estén los efectos de regreso en esa Ciudad y nos hemos quedado con la esperanza de que pasen en diciembre pues no hay otro con suelo que tener paciencia (Betancourt Castillo, 2012, p. 144).

La carta está fechada en mayo de 1810 por lo que las mercaderías de estos comerciantes debieron esperar por lo menos siete meses en tierras mendocinas con el consiguiente pago de resguardo y almacenamiento. Situación análoga sucedía en el caso sanjuanino, ya que la altitud del paso de Los Patos presentaba condiciones similares a las del paso de Uspallata, por lo cual los transportistas debían esperar en la ciudad la mejora del clima.

Los motivos en la demora para emprender la travesía podían ser diversos. Uno de los más comunes era el estado intransitable del camino cordillerano, como en 1747 cuando se envió un bando a la ciudad de Mendoza haciendo conocer la imposibilidad del cruce por el camino al reino de Chile, por lo que se imponía una contribución de veinte pesos a toda persona que saliera con destino hacia el valle de Uspallata. Se describe en ese documento que ante la rémora del cruce "se halla gran número de pasajeros y de comerciantes retenidos en esta ciudad puesto a sentir considerables menoscabos de la

demora”²⁰. Otro motivo de demora podían ser los movimientos sísmicos. Entre los que se tienen noticias puede mencionarse el de mayo de 1780, que afectó a las ciudades de Mendoza y San Juan. El cura de la ciudad de San Juan había expresado en la partida de defunción de Joseph Baes como causa de su fallecimiento, el haber sido aplastado por una tapia, aclarando que

...la violencia de un temblor de la noche del día anterior se experimentó tan fuerte que arruinó y desplomó mucho de lo edificado de los siglos pasados [...] este siniestro, conocido como el de Santa Rita porque sucedió en esa fecha del santoral, o sea el día del 22 de mayo (Acosta, 2004, p. 27).

Por todo ello, como se dijo, los comerciantes debían contratar a arrieros de reputación y experiencia, no escatimando en gastos, ante la posibilidad de perder toda su mercadería en medio de la cordillera. Volvamos a imaginar los inconvenientes que se generaban cuando los arrieros

...en tiempo avanzado [...] arriesgando los intereses ajenos, pues ellos poco pierden, porque cuando ven el tiempo malo procuran retirarse con sus mulas, dejando la carga a la inclemencia y tal vez sin poderla sacar hasta la primavera siguiente [...] perdiendo sus dueños la carga y ellos han salido libres y sin pérdida alguna (Martínez, 1961, pp. 321-322).

A estos gastos, en otros casos debemos sumarle los servicios judiciales, tales como firma de contratos y demás acuerdos que debían certificar los notarios. Solo como marco de referencia podemos señalar que en la ciudad de Santiago en el reino de Chile, a fines del siglo XVIII, existían nueve escribanías que debían certificar un sinnúmero de papeles (Argouse, 2016). En cada una de las escribanías se podía realizar “desde la redacción de autos judiciales e interrogatorios de testigos hasta la confección de cartas de pago y obligaciones, pasando por los fletamentos, testamentos, convenios, entre otros y, por supuesto, los numerosos poderes que se encuentran en los protocolos” (Argouse, 2016, p. 108). Un procedimiento habitual de la actividad notarial requería de tiempo para que se apuntara a mano en papel certificado aquello que se quería legalizar, tomar declaración a las partes intervinientes, firmar y foliar cada una de las fojas, escribir “en blanco” en aquellas fojas sobrantes para que no se pudiera agregar nada posteriormente, por supuesto, tener el visto bueno de ambas partes con sus correspondientes firmas y, luego, duplicar o triplicar el acuerdo y apuntar en el registro. Un ejemplo lo hallamos en la documentación firmada para transportar alcoholes mendosanjuaninos a Buenos Aires. El transportista Juan Gómez firmó un contrato de flete en San Juan en 1770 con Don Juan de Forgue, en el que el primero llevará el “caldo cuyano” en sus carretas, teniendo recibido cien pesos y lo restante, se le entregarán a los treinta días de llegada de dicha tropa a la referida ciudad como también la vasija a los sesenta días de llegada. También era habitual que se firmara un compromiso de devolución y

²⁰ AGPM, Época Colonial, Sección Gobierno, Documento 28, carpeta 5. Fechado en Mendoza a 13 de febrero de 1747

espera de los envases de, por lo menos veinte días, para retornar con los barriles a San Juan. Todas estas cláusulas se encuentran debidamente redactadas y firmadas tanto por las partes como por el escribano correspondiente en documentación respaldatoria²¹.

Por todo ello, podemos pensar que las ciudades del CPS cordillerano contaban, seguramente, con un número menor de escribanías, tal vez alrededor de cuatro, ya que aquel número eran las que había en Santiago en el reino de Chile en el siglo XVI con una población similar (Argouse, 2016, p. 112). Para el caso sanjuanino no contamos con datos sobre la cantidad de escribanías existentes en el siglo XVIII, sin embargo existen una gran cantidad de cartas de fletamento a partir de 1675, que “se ajustan a unas cláusulas concretas, lo que da idea de una mayor organización infraestructural y jurídica del tráfico” (Rivera Medina y Fanchín, 2006, p. 17). Lo que es prácticamente seguro es que las demoras en las certificaciones podían ser grandes en momentos de apertura del paso cordillerano y estos “servicios invisibles” (Garavaglia, 2004, sección 16), serían cobrados a un buen precio, tanto para incrementar su rapidez como para certificar cuestiones no verificadas.

Como se puede advertir a partir de estas diversas variables el CPS cordillerano de una manera u otra activaba distintos movimientos económicos en cada una de las dos ciudades. Además, se puede especular acerca de otras actividades tales como la recreación de los arrieros, comerciantes y viajeros varios que debían aguardar en la ciudad su paso cordillerano. Prueba de ello son los continuos bandos que el Cabildo de Mendoza emitía prohibiendo los juegos de dados, naipes y puntas en tiendas y pulperías, con multas de cincuenta pesos para la casa, veinticinco pesos si eran españoles y cien en el caso de que sean mulatos²². Tanto así que en 1751, se expidió un bando en el que se obligaba a los dueños de tropas de carretas a realizar la denuncia, ante el corregidor, de los peones de servicio que traigan, a fin de tomar las medidas convenientes para que estos no anden por las calles y solares, armando fuegos y desórdenes²³.

Asimismo, en la jurisdicción de San Juan, existieron los mismos problemas relacionados con la venta de alcohol en las pulperías que, sin embargo, eran tolerados por las autoridades por el dinamismo económico que generaba en

²¹ Contrato firmado por Juan de Forge y Juan Gómez, San Juan, 28/11/1770, AGN -IX-10-7-7.

²² “También prohíbe que en la festividad de el [sic] glorioso apóstol San Santiago, patrono de esta ciudad, no se juegue de dados pintas ni otros prohibida en casa del alférez, ni otra parte [Además en el mismo bando se pide] que ninguna persona de cualquier estado, calidad que fuese exceptuando las reales justicias y sus ministros no trajes conmigo trabuco pistola ni otra ninguna arma corta ni espada desnuda de día ni de noche vado de la pena a los españoles de 4 años de destierro a uno de los presidios de Valdivia o Montevideo y a los indios mulatos o negros de 200 azotes”. AGPM, Época colonial, Sección Gobierno, Documento 20, carpeta 5. Fechado en Mendoza a 9 de julio de 1745.

²³ Para ver otros casos en donde se puede visualizar la extensión de una cultura jurídica punitiva en la Mendoza de fines del siglo XVIII y principios del XIX, V (Molina, 2013).

esos poblados, en donde justamente no sobraban los recursos. Al negocio de la producción y comercialización de los vinos y aguardientes que era monopolizado por las grandes familias sanjuaninas, “se complementaba con la posesión de una pulpería, en la que los peones estacionales gastaban sus ingresos no sólo en alcohol, comida y mujeres, sino también en los juegos de azar que permitía recuperar al productor el salario abonado” (Solar Mancilla, 2005, p. 122). Por otra parte, como en todo puerto, no es descabellado pensar en que existía una oferta sexual para los viajeros y comerciantes que realizaban las travesías²⁴.

Ahora bien, para completar el ejercicio de imaginación histórica que propusimos en un principio, visualicemos en concreto a las 15.209 carretas que entraron y salieron solo de Mendoza durante nueve años del período 1782 y 1799 (Lacoste, 2005a). Por lo dicho anteriormente y, ante este número de carretas en movimiento, podemos comenzar a dimensionar la importancia del CPS cordillerano para las economías de Mendoza y San Juan a fines del dominio hispánico en América.

Consideraciones finales

En este trabajo, a partir de la postulación general del espacio económico rioplatense realizada por Fernando Jumar (2012), propusimos la existencia de un nodo de redistribución comercial de importancia americana llamado “Complejo Portuario Seco cordillerano”. Este complejo que articulaba tanto a las ciudades de Mendoza como a la de San Juan, permitía que ambas economías de producción de alcoholes, sumaran una función de nexo entre los mercados atlánticos y los del Pacífico sur. De este modo, dinamizaban sus economías con distintos tipos de actividades comerciales que lejos de rivalizar con sus principales producciones locales, el vino y el aguardiente, posibilitaban que estas se sumaran al gran tráfico de mercaderías que tenía como extremos del circuito americano a las ciudades de Buenos Aires, Santiago en el reino de Chile y, en última instancia, a Lima en el virreinato Peruano.

Por ello, en este trabajo corroboramos la concebida importancia económica y los derrames que generaba en Mendoza su posicionamiento como pivote de comercio y aportamos las dinámicas de la economía sanjuanina en el comercio sudamericano más allá de su envergadura como productor de alcoholes. Los datos ofrecidos por Samuel Amaral (1990) como los de Silvia Palomeque (2006), sumados a los presentados en este trabajo, nos hacen repensar el subestimado dinamismo del comercio de San Juan para fines del siglo XVIII. Por todo ello, lo que postulamos en algún momento como la garganta del comercio sudamericano (Sovarzo, 2019), debemos

²⁴ Ver en otras latitudes: Martín García, 2004.

reconsiderarlo como una Hidra de Lerna en la cual la cabeza (el CPS cordillerano) contiene dos gargantas, Mendoza y San Juan.

Bibliografía

- Acosta, R. (2004). El medio natural en la región de Cuyo en el siglo XVIII. En Fanchín, A. (Coord.), *Espacio y población. Los valles cuyanos en 1777* (pp. 19-46). Serie Estudios de Población, IV, Universidad Nacional de San Juan-Academia Nacional de Historia.
- Amaral, S. (1990). Comercio libre y economías regionales. San Juan y Mendoza, 1780-1820. *Jahrbuch für Geschichte von Staat, Wirtschaft und Gesellschaft Lateinamerikas*, (27), 1-67.
- Argouse, A. (2016). Disociar el gesto de la palabra. Prácticas de la cultura notarial, Santiago de Chile, siglos XVII-XVIII. *Revista de Humanidades*, (33), 105-134. http://repositorio.unab.cl/xmlui/bitstream/handle/ria/7472/Argouse_Disociar_el_gesto_de_la_palabra.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Betancourt Castillo, F. (2012). *Redes y estrategias de un comerciante vasco: ascenso y caída de José Antonio Ezeiza (1803-1813)* [Tesis de posgrado presentada para optar al grado de Magíster en Historia]. Universidad de Chile. <http://repositorio.uchile.cl/handle/2250/113153>
- Bonialian, M. (2012). *El Pacífico Hispanoamericano: política y comercio asiático en el imperio español, 1680-1784: La centralidad de lo marginal*. El Colegio de México, Centro de Estudios Históricos.
- Carrió de la Vandera, A. ([1775 o 1776] 1985). *El lazarillo de ciegos caminantes* (Ed. Antonio Lorente Medina). Biblioteca Ayacucho.
- Cavieres, E. (1996). *El comercio chileno en la economía mundo colonial*. Ediciones Universitarias de Valparaíso de la Universidad Católica de Valparaíso.
- Céspedes del Castillo, G. (1946). Lima y Buenos Aires, repercusiones económicas y políticas de la creación del Virreinato del Plata. *Anuario de estudios americanos*, 3, 667-874.
- Comadrán Ruiz, J. (2015). Las tres casas reinantes de Cuyo. *Revista de historia americana y argentina*, 50(1), 29-75.
- Contreras, C. (Ed.) (2010). *Compendio de Historia Económica del Perú III. Economía del Período Colonial Tardío*. Instituto de Estudios Peruanos.
- Coria, L. A. (1988). *Evolución económica de Mendoza en la época colonial*. Universidad Nacional de Cuyo, Facultad de Ciencias Económicas.
- Draghi Lucero, J. (1940). *Fuente americana de la historia argentina: descripción de la provincia de Cuyo, cartas de los jesuitas mendocinos*. Best Hermanos.
- Fanelli, A. M. (1929). 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. *Revista Chilena de Historia y Geografía*, 65, 96-149.
- Garavaglia, J. C. (2004). La 'cuestión colonial', Dossier: Debate en torno al colonialismo. *Nuevo Mundo Mundos Nuevos*, 4. <https://doi.org/10.4000/nuevomundo.441>
- Gelman, J. (1996). *De mercachifle a gran comerciante. Los caminos del ascenso en el Río de la Plata colonial*. La Rábida: UNIARA, Huelva.
- Gutiérrez Puebla, J. (1998). Redes, espacio y tiempo. *Anales de Geografía de la Universidad Complutense*, (18), 65-86.
- Halperín Donghi, T. (1972). *Revolución y guerra. Formación de una élite dirigente en la Argentina criolla*. Siglo XXI.

- Jumar, F. (2012), La región Río de la Plata y su complejo portuario durante el Antiguo Régimen. En R. Fradkin R. (Dir.), *Historia de la Provincia de Buenos Aires. Tomo 2: De la Conquista a la crisis de 1820* (pp.124-157). UNIPE/ EDHASA.
- Jumar, F. (2019). Hay para todos. La circulación intra y extra-regional de Río de La Plata observada desde la Aduana de Buenos Aires, 1779-1783. *El Taller de la Historia*, (11), 294-344.
- Jumar, F. (2020). En torno a la circulación observada desde la aduana de Buenos Aires entre 1779 y 1783. *El Taller De La Historia*, 12(1), 108-145. <https://doi.org/10.32997/2382-4794-vol.12-num.1-2020-3204>
- Jumar, F. y Zurdo, A. (2009). Problemas y métodos asociados al estudio de la circulación mercantil. *Ponencia presentada en las XII Jornadas Interescuelas y/o Departamentos de Historia*. Bariloche, 28 al 31 de octubre. http://www.fuentesmemoria.fahce.unlp.edu.ar/trab_eventos/ev.719/ev.719.pdf
- Lacoste, P. (2005a). Carretas y transporte terrestre bioceánico: la ruta Buenos Aires-Mendoza en el siglo XVIII. *Estudios Iberoamericanos*, 31(1), 7-34.
- Lacoste, P. (2005b). El tropero y el origen de la burguesía en el Cono Sur (Mendoza, siglo XVIII). *Estudios Ibero-Americanos*, XXXI(2), 177-205.
- Lacoste, P. (2007). Complejidad de La Industria Vitivinícola Colonial: Crianza Biológica de Vino (reino de Chile Siglo XVIII). *Latin American Research Review*, 42(2), 154-168.
- Lacoste, P. (2009). Transporte terrestre en el Cono Sur 1550-1850): arrieros y troperos. *Si Somos Americanos. Revista De Estudios Transfronterizos*, 9 (2), 141-168. <https://doi.org/10.61303/07190948.v9i2.269>
- Lacoste, P. (2016). Cobre labrado, alambique y aguardiente. Chile y Argentina, 1586-1850. *Quinto sol*, 20(1), 1-29. <https://cerac.unlpam.edu.ar/index.php/quintosol/article/view/929/1108>
- Martín García, A. (2004). Prostitutas, pobres y expósitos. Marginados y excluidos en el Ferrol de finales del Antiguo Régimen. *SÉMATA, Ciencias Sociais e Humanidades*, (16), 333-355.
- Martínez Barraza, J. J. (2019). Consumo y comercio de carnes en el corregimiento de Santiago, 1773-1778. *Historia*, 51(II), 455-483. <https://doi.org/10.4067/S0717-71942018000200455>
- Martínez Barraza, J. J. (2020). *Comercio interior de Santiago de Chile a fines del periodo colonial 1773-1810* [Tesis de doctorado inédita]. Facultad de Humanidades, Universidad de Santiago de Chile.
- Martínez Shaw, C. (1997). La Ciudad y el mar: la ciudad marítima y sus funciones en el Antiguo Régimen. *Manuscrits: Revista d'història moderna*, (15), 257-278. <https://ddd.uab.cat/record/39556>
- Martínez, P. (1961). *Historia económica de Mendoza durante el virreinato (1776-1810)*. Universidad Nacional de Cuyo e Instituto "Gonzalo Fernández de Oviedo".
- Mazzeo de Vivó, C. (1994). *El Comercio Libre en el Perú, las estrategias de un comerciante limeño José Antonio de Lavalle y Cortés 1777-1815*. PUCP.
- Méndez Beltrán, L. M. (2009). *El comercio minero terrestre entre Chile y Argentina 1800-1840. Caminos, arriería y exportación minera*. Fondo de Publicaciones Americanistas, Universidad de Chile.
- Méndez Beltrán, L. M. (2014). Política y administración de Chile referida a la Región Transandina de Cuyo y Buenos Aires, 1744-1817. *Revista Dos puntas*, (9), 23-48.
- Méndez Beltrán, L. M. y Fanchín, A. T. (1997). Demografía, comercio y tráfico entre Cuyo y Chile, 1778-1823. *Revista de Estudios Trasandinos*, (3), 113-137.

- Molina, E. (2013). Ladrones, vagos y perjudiciales. Los robos, sus actores y sus puniciones en una ciudad periférica del Imperio español (Mendoza, 1770-1810). *Revista Historia y Justicia*, (1). <https://doi.org/10.4000/rhj.6962>
- Palomeque, S. (2006). Circuitos mercantiles de San Juan, Mendoza y San Luis. Relaciones con el 'interior argentino', Chile y el Pacífico sur (1800-1810). *Anuario IEHS*, (21), 255-281.
- Pérez Cantó, P. (1982). La población de Lima en el siglo XVIII. *Boletín americanista*, (32), 383-407.
- Rivera Medina, A. M. y Fanchín A. T. (2006). Las carretas del vino: tráfico y fletes en el san juan de la frontera en el reino de chile (siglo XVII). *Revista De Historia Social y de las mentalidades*, 1 (10), 11-33.
- Ross, A. (1894). *Reseña histórica del comercio de Chile durante la era colonial*. Impr. Cervantes. <http://www.memoriachilena.cl/602/w3-article-9269.html>
- Semadeni, P. (2011). *Estado colonial-Estado Republicano. Cuyo, 1770- 1830*. El Zahir Editora.
- Solar Mancilla, M. (2005). Elite, pulpería y disciplina social: San Juan de la frontera 1750-1770. *Universum (Talca)*, 20(2), 108-141.
- Solís, L. (1989). Maloqueros, tráfico ganadero y violencia en las fronteras de Buenos Aires, Cuyo y Chile 1700- 1800. *Jahrbuch für Geschichte von Staat, Wirtschaft und Gesellschaft Lateinamerikas*, (26), 37-83. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=2563243>
- Sovarzo, J. (2016). La región Río de la Plata y sus relaciones comerciales con Mendoza y los mercados del Pacífico Sur Americano 1779-1783. *Dos puntas*, (14), 217-256. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6079489>
- Sovarzo, J. (2019). La garganta del comercio suramericano. Las relaciones comerciales terrestres entre la región Río de La Plata y los mercados del Pacífico Suramericano a fines de la dominación hispánica en América. *El Taller de la Historia*, (11), 345-384. <https://doi.org/10.32997/2382-4794-vol.11-num.11-2019-2416>
- Sovarzo, J. (2022). *El Complejo Portuario Seco cordillerano y la región mendosajuanina, en el circuito mercantil región Río de la Plata-Santiago en el reino de Chile. Las economías de Mendoza y San Juan a fines de la dominación hispánica en América* [Tesis de Doctorado]. Universidad Nacional de Tres de Febrero.

