

XXVI JORNADAS DE HISTORIA ECONÓMICA
FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS – UNIVERSIDAD NACIONAL DE LA
PAMPA

Santa Rosa, La Pampa, 19, 20 y 21 Setiembre de 2018

Mesa: Comercio, circulación y mercados

El Complejo Portuario Seco Cordillerano como límite del espacio económico rioplatense. Las economías de San Juan y Mendoza a fines del siglo XVIII.

José Sovarzo

IPEHCS-Conicet/ UNTreF)

josesovarzo@yahoo.com.ar

Prólogo

Ya desde hace unos años, tesis de maestría mediante, vengo trabajando la ruta comercial que unía a Río de la Plata con los mercados cordilleranos. A partir de la bibliografía que fui abordando y de mis ideas iniciales todo me llevó a pensar que el paso de Uspallata y el estadio previo por la ciudad de Mendoza era el embudo o “la garganta” imprescindible para que el comercio se desarrollará entre Río de la Plata y los mercados chilenos y bajoperuanos.

Sin embargo el trabajo con las notas de Aduana, me deparaba una sorpresa. Los datos me fueron demostrando la importancia y los volúmenes que desde la región Río de la Plata eran enviados hacia la ciudad de San Juan. Cantidades de yerba, telas y esclavizados circulaban hasta la ciudad sanjuanina en valores apenas por debajo de los que se enviaban hacia la ciudad mendocina. Que recordemos, dato no menor, era el único paso cordillerano habilitado para esos fines. No descubriremos nada nuevo si afirmamos que la norma no siempre era cumplida, abunda la bibliografía que señala lo contrario, pero que abiertamente los comerciantes señalen en las notas de Aduana que enviarían productos hacia San Juan y en algunos casos anuncian que continuarían camino hacia el reino de Chile realmente me sorprendió. ¿De forma tan directa se comerciaba ilegalmente por el paso sanjuanino?

¿Cómo se comprende esto? Se sabe que la norma legal no impedía el comercio pero tan abiertamente se declaraba un acto comercial ilegal...

Así mismo el trabajo de análisis de la documentación privada del comerciante Jacinto de Castro, que tenía como principal camino comercial la ruta sanjuanina, fue un paso más que me sirvió para repensar mi hipótesis sobre la existencia de una única “garganta” del comercio entre Río de la Plata y el reino de Chile. ¿Una boca con dos gargantas? Imposible. Sobre el desarrollo de esta nueva hipótesis es el tema principal de este escrito.

Introducción

Entendiendo que los estudios sobre los circuitos económicos permiten conocer “la superficie” de una economía 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”.¹ Y a su vez teniendo presente que “la circulación no configura una esfera autónoma, sino que está determinada por la producción y las relaciones en ella establecidas.”² Es que definí mi objeto de mi investigación en la indagación del circuito mercantil terrestre que relacionaba a la región Río de la Plata con los mercados de Santiago en el Reino de Chile y las del Pacífico Sur americano. La indagación consiste en 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.

Hasta el momento se pudo avanzar en comprender como a través de esta ruta mercantil se comunicaban diversas economías tanto del Atlántico europeo, sumadas a las del Brasil y África, con las del Pacífico que en su bastedad no solo llegaba hasta el Callao sino que implicaba su continuidad hacia Nueva España y Manila vía El Callao-Acapulco.³

Dentro del circuito Río de la Plata-Santiago-Lima transitaban esclavizados, yerba y una variedad importantísima de “efectos de Castilla” en carretas desde la primera región para satisfacer en menor medida los mercados cordilleranos y en mayor medida, luego de traspasar la carga a mulas, los trascordilleranos.

¹ Palomeque (2006), 63.

² Assadourian (1982), 135.

³ Bonialian (2012).

En contrapartida por este circuito retornaban hacia la región Río de la Plata carretas con minerales chilenos (oro, plata y cobre) y de la costa del Pacífico americano mercaderías como azúcar, añil⁴ y “chinerías” provenientes del intercambio con Filipinas.⁵ 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.⁶

Resumiendo, se tiene este camino de frontera⁷ un importante flujo de mercancías y metales preciosos que dinamizó las economías de todo el cono sur americano. Pero este circuito por sí mismo no contiene una explicación macro, por lo cual es necesario analizarlo dentro del contexto de una explicación general sobre las dinámicas económicas del continente y de las políticas económicas de la Corona. Esta construcción teórica fue realizada por Fernando Jumar y es en ella donde inserto mi trabajo considerando que puede brindar información de base a aquella explicación general.

El espacio económico rioplatense

La explicación general de Fernando Jumar plantea que hacia el último cuarto del siglo XVIII se estructuró -lo que él denomina- el *espacio económico rioplatense*-, emergente del quiebre del *espacio económico peruano* planteado por Carlos Sempat Assadourian⁸, postulando que para el momento de la creación del Virreinato del Río de la Plata el espacio peruano ya había dejado de existir.

Así es como el espacio económico rioplatense se “presenta como un espacio económico homogéneo, polarizado durante algún tiempo en dirección del eje Lima-Potosí pero que desde comienzos del siglo XVIII comienza a erguirse en tanto que polo alternativo de un conjunto de espacios regionales que terminarán bajo el influjo de las fuerzas económicas atlánticas mediatizadas por la región Río de la Plata”.⁹ De esta manera la región Río de la plata se convirtió en eje del espacio económico rioplatense.¹⁰

⁴ Palomeque (2006b).

⁵ Bonialian (2012).

⁶ Amaral (1990); Garavaglia, Prieto (2007); Errecart, Svarzo (2013).

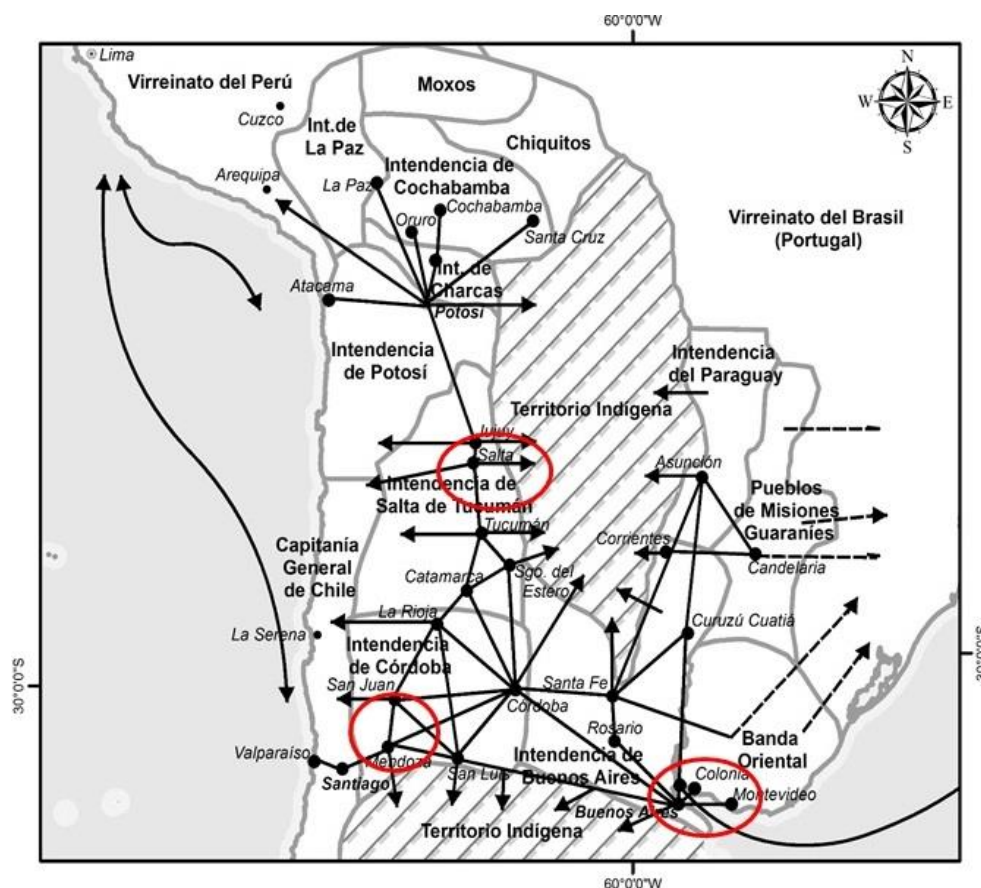
⁷ Hemos trabajado esta noción en un trabajo anterior, Svarzo (2016).

⁸ Assadourian (1982)

⁹ Jumar (2018), 2.

¹⁰ Jumar (2017).

Mapa 1. El espacio económico rioplatense, fines del siglo XVIII



Fuente: Jumar, “La región Río de la Plata” (2012), 130

El espacio económico rioplatense desde comienzos del siglo XVIII quedaría delimitado por tres complejos portuarios, uno de agua, el rioplatense, y dos secos, el cuyano y el salto-jujeño. Particularmente el complejo portuario rioplatense es el eje central de la región Río de la plata y en su momento de apogeo entre 1720 y 1808, estaba conformado por

“la ciudad de Buenos Aires con sus malos y transitorios apostaderos navales, más las ciudades-puerto de Colonia del Sacramento y Montevideo. En segundo lugar, se articulaban con esas ciudades un reducido conjunto de apostaderos secundarios (...) Finalmente, un indefinible número de desembarcaderos clandestinos o simplemente sin control...”¹¹

De esta manera el Complejo portuario rioplatense “debido a la intensa circulación de

¹¹ Jumar (2017), 186.

embarcaciones de todo porte entre ambas orillas o entre puntos distantes de alguna de ellas, se convirtió en el vector de integración y articulación regional y él mismo en uno de los espacios que la componían.”¹²

En base a la postulación general del espacio económico rioplatense y a la conceptualización espacial del complejo portuario rioplatense es que ancló mi estudio del circuito mercantil de la ruta del Oeste. Sin embargo considero pertinente marcar una objeción a lo que Fernando Jumar llama el “complejo portuario seco cuyano” proponiendo que este debiera ser llamado “Complejo Portuario Seco Cordillerano” (en adelante CPS Cordillerano).

Las líneas que siguen a continuación buscan justificar que el cambio no es solamente una operación semántica sino que responde a una dinámica particular del comercio de los mercados cordilleranos y que intentaré respaldar en base al trabajo bibliográfico y al análisis de los resultado provenientes del trabajo con las Notas de Aduana de Buenos aires.

El Complejo Portuario Seco Cordillerano

En primer lugar es necesario definir lo que entiendo como un Complejo Portuario, de forma preliminar, lo entiendo como un nudo de transporte/comercialización en él cual los comerciantes/transportistas deben inevitablemente readecuar sus cargas, con el fin de continuar circulando hacia otro/s mercado/s. Por readecuar las mercaderías considero aquel proceso en el que necesariamente los bienes a comercializar deben ser acondicionados para cambiar de medio de transporte en pos de continuar camino hacia su punto de comercialización. 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.

¹² Jumar (2017), 186.

Mapa 2. El Complejo Portuario Seco Cordillerano
Fuente Sovarzo (2017)



Cabe la pena mencionar que en anteriores trabajos he utilizado la denominación “puerto seco” para analizar el papel que cumplía la economía mendocina dentro del circuito mercantil.¹³ Sin embargo considero que el CPS Cordillerano puede evidenciar de mejor manera la relación interna entre las ciudades de Mendoza y San Juan y su análogo papel como punto de quiebre y reorganizador de las mercaderías que transitaban hacia la otra banda de la cordillera.

En relación a esto último, a partir de lo trabajado por María Emilia Sandrín (2015) para el Complejo portuario rioplatense, he podido dimensionar la gran cantidad

de personas y distintas profesiones que se necesitan sólo para reacondicionar la mercadería en uno de estos nudos comerciales. Por ejemplo en el trabajo de esta investigadora se señala la necesidad de personal común para llevar y luego cuidar las provisiones de los barcos como así también personal específico que sepa calafatear y romanear el barco sólo por mencionar algunos de los muchos agentes que se requerían.¹⁴ Ahora bien, ¿Cuántos de ellos eran necesarios para el reacondicionamiento de la mercadería en pos de realizar el paso

¹³ Sovarzo (2016).

¹⁴ Sandrín (2016), p.99.

cordillerano?

Por el momento sólo se puede hipotetizar al respecto analizando que se precisaba personal que organice en fardos la mercadería para acomodarlas en las mulas distribuyendo equitativamente su peso, otros que posteriormente cuide de las mercaderías y por supuesto todo un movimiento de arrieros y arriería para realizar el viaje. 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 tanto mercaderías como comerciantes, transportistas y viajeros varios debían quedarse en la ciudad hasta esperar una mejor oportunidad para intentar el cruce.

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...".¹⁵ De este relato podemos analizar 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. Asimismo de los servicios judiciales, tales como firma de contratos y demás acuerdos que debían certificar los notarios.

Además cabe la pena 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 lo observamos en los continuos bandos que el Cabildo de Mendoza emitía prohibiendo los juegos de dados, naipes y puntas en tiendas y pulperías

¹⁵ Segunda relación del viaje hecho desde Buenos Aires a Mendoza, hecho por el jesuita Antonio María Fanelli, que paso por Mendoza, en 1699, escribió en idioma italiano, impreso en Venecia en 1710 y publicada en español en 1929 por la "Revista Chilena de Historia y Geografía", tomó LXI, P. 96.

con multas de cincuenta pesos para la casa, veinticinco pesos si eran españoles y cien azotes en el caso de que sean mulatos.¹⁶

Retornando la argumentación inicial, considero que es preciso denominarlo al CPS Cordillerano y no cuyano entendiendo que a diferencia de la regionalización que se le puede atribuir a las economías del litoral rioplatense, la espacialidad económica que integran las ciudades de Mendoza, San Juan y San Luis todavía no ha sido definida para el período de dominación española. En muchos escritos, poniendo el acento sobre los aspectos políticos se la integra, no sin pocos argumentos, a lo que se llama comúnmente como “Cuyo”. Esta agrupación parte de que las tres ciudades fueron fundadas y dependieron económicas, políticas, social y religiosamente por casi tres siglos del Reino de Chile, integradas en el Corregimiento de ese nombre. Asimismo Mendoza y San Luis compartían su función como límite en la frontera militar al sur del territorio no dominado por los hispano-criollos, en este caso en particular la ciudad sanjuanina se encontraba más protegida que sus dos vecinas.

Sin embargo ¿Se puede analizar las economías de Mendoza, San Juan y San Luis tomándola como una sola región económica o se debe repensar su regionalización? La hipótesis que intento demostrar implica pensar a las economías de Mendoza y San Juan integradas dentro de una misma regionalización y a la ciudad de San Luis integrada económicamente a otra territorialización. De esta manera la categoría integradora de “Cuyo” no sería apropiada y por lo tanto me da argumentos para repensar el complejo portuario seco cuyano de Fernando Jumar.

Comenzando con los argumentos que sostienen mi hipótesis planteo que desde el punto de vista económico, y en el cual se centra con mayor énfasis en este escrito, Mendoza y San Juan poseían una importante industria vitivinícola, clave para incorporar un producto local al comercio interregional,¹⁷ en cambio San Luis -con muchos menos recursos- subsistía a partir de su posicionamiento geográfico dentro de la ruta que comunicaba con Río de la Plata, además de una pequeña producción de ponchos.¹⁸

A su vez Mendoza y San Juan desde el punto de vista geográfico y de las comunicaciones

¹⁶ Archivo Histórico de Mendoza, (en adelante AHM), Época Colonial, Sección gobierno, Documento 24 Carpeta 5, Bando del 30 de julio de 1746.

¹⁷ Amaral (1990).

¹⁸ Garavaglia, Wentzel (1989).

de todo tipo se conectaban directamente con Santiago y el Norte Chico en el Reino de Chile. La ciudad mendocina contaba con el único paso de comercio legal de la cordillera de los Andes, sin embargo como veremos a continuación, la ciudad sanjuanina tenía una relación general fluida con la otra banda de la cordillera. Esto ha sido demostrado por los trabajos de Luz María Méndez y de Ana T. Fanchín (1998) en donde se puede visualizar la vitalidad de los caminos cordilleranos que comunicaban a “Cuyo” con el reino de Chile, por fuera del camino de Uspallata. Asimismo Silvia Palomeque (2006b) ha cuestionado la “visión atlántica” que se tiene tanto de la economía sanjuanina como de la mendocina, exponiendo como ambas economías importaban en mayor grado “efectos de la tierra”, en su mayoría provenientes 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 (2009).

Por este movimiento comercial se entiende como hacia principios del siglo XIX, los vecinos de San Juan peticionaron 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.”¹⁹ En cambio la ciudad de San Luis si bien era una posta del camino que comunicaba a Río de la plata con los mercados cordilleranos por cercanía geográfica tenía una relación de importancia con el sur del hinterland de la ciudad de Córdoba, tal y como lo ha trabajado Sonia Tell (2008).

A su vez existía una enorme competencia entre San Luis y las otras jurisdicciones por el uso y el aprovechamiento de los recursos. En este caso la ciudad puntana era nuevamente la más perjudicada con respecto a este recurso, ya que lo recibía indirectamente luego de que este pasara por Mendoza, y que origino innumerables conflictos que solo se resolvieron parcialmente luego de que la corona impusiera una serie de funcionarios como los comisionados de acequias y jueces de agua.²⁰

También por los puentes y caminos San Luis encabezó una lucha, ya que esta reconocía ser tierra “corta” y poseer “escasos Propios y Arbitrios”, buscando denodadamente desviar el

¹⁹ Semadeni (2011), 110.

²⁰ Semadeni (2011), 120.

tránsito de carretas y de tropas hacía su jurisdicción, ya que allí se las podía abastecer de agua, significando una fuente de ingresos para esa comunidad. Al respecto el Ayuntamiento de San Luis le envió una carta al gobernador Intendente de Córdoba, Marqués de Sobremonte, proponiéndole “la creación de nuevo 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.²¹

Otro punto a tener en cuenta remite al aspecto poblacional. La ciudad de Mendoza según la Matricula del año 1777-1778 contabilizó 7.657 pobladores. Sumados a los 1.093 de las zonas adyacentes representaban un mercado consumidor similar al sanjuanino. Este para el mismo registro contaba con 6.481 pobladores sumados a 1.312 de las cercanías. En cambio, la ciudad de San Luis contaba para ese mismo momento con solo 799 pobladores en su ciudad sumados a unos 2.791 de poblaciones cercanos.²² La diferencia en cuanto a su importancia como centros urbanos y como mercado consumidor es notable.

De ninguna manera se deja saldada la cuestión, sin embargo pienso que es un primer paso concreto para problematizar la regionalización de “Cuyo” y los alcances de los mercados que crecieron al pie de la cordillera durante las últimas décadas del dominio español en América. Repensar las diferencias entre las unidades políticas y las económicas, la fuerza de la tradición historiográfica y la comodidad que implica trabajar con una región contemporánea muchas veces nos puede llevar a analizar el pasado con las categorías del presente.

A continuación presentaré los datos obtenidos del trabajo documental realizado a partir de las notas de Aduana de Buenos Aires durante el período 1779-1783, intentando dar una prueba documental en pos de sostener mi hipótesis de la existencia del CPS cordillerano.

²¹ Semadeni (2011), 120.

²² Datos tomados de Acosta (2004).

Las notas de Aduana y los resultados generales

Las fuentes utilizadas para desarrollar este escrito provienen en mayor medida del trabajo de análisis de más de 17.000 notas de Aduana de Buenos Aires que representan el conjunto de esta documentación para el período 1779-1783. El estudio de estas fuentes contiene una variada cantidad de información y que por razones de espacio y objetivos de este trabajo se remite al artículo de Fernando Jumar y Alejandro Zurdo (2009) donde se explica la metodología utilizada para el estudio de las notas de Aduana.

Pasando a los resultados del análisis de las notas de Aduana en primer lugar la Tabla 1 recoge la distribución espacial de los bienes salidos desde Buenos Aires y la cantidad de contactos. Los datos obtenidos sirven para realizar una primera aproximación a la densidad e intensidad de la circulación. El modelo seguido propone que a partir del análisis relacionado con la intensidad, densidad y naturaleza de las transacciones se puede dotar de territorialidad a una región económica.²³

Ruta	Cantidad de bienes	% cantidad de bienes sobre el total de la circulacion	Cantidad Notas de Aduana	% Cantidad de notas de Aduana sobre el total de la circulacion
Río de la plata	64703	57,37%	12478	71,80%
Oeste	14519	12,19%	2119	12,19%
Centro	12083	10,71%	1068	6,15%
Paraguay	9756	8,65%	906	5,21%
Norte	11729	10,40%	807	4,64%
Total	112790	100%	17378	100%

Extraído de Fernando Jumar (2018)

De la variedad y cruce de información que se puede realizar mediante el uso de la tabla 1, y dados los objetivos de este escrito, sólo se señalaran dos.²⁴ Uno, que la circulación intra-regional de Río de la Plata domina ampliamente, tanto en densidad (cantidad de bienes) como intensidad (cantidad de contactos) y que es analiza tanto en el trabajo de Fernando Jumar (2018) como en el de Nicolás Biangardi (2015). En una segunda instancia se puede observar que la vinculación externa más intensa y densa se realiza con la ruta del Oeste.

²³ Jumar (2016)

²⁴ Para un análisis mayor ver: Jumar (2018)

Indudablemente esta afirmación se encontraría en contraste con una abundante bibliografía que señala la dependencia y la fluidez de contactos entre el mercado de la región Río de la Plata y el del Bajo Perú.²⁵

Anticipándonos a objeciones que se podrían llegar a esgrimir en relación a las “anormal” situación de los mercados en ese período histórico reconocemos que desde el plano político-militar es una época convulsionada y de cambios para todos los mercados suramericanos. Por una parte la guerra Anglo-española entre 1779-1783 afectó el comercio ultramarino y seguramente el volumen de las mercaderías provenientes de Europa, más los destinos y las mercaderías no debieran ser afectadas en el corto plazo si se analiza el tiempo que llevaba a comerciantes organizar sus redes de comercio, la logística de los envíos y de bienes.

Todos estos procesos de cambios en distintos órdenes representarían un riesgo mayor para los negocios y los distintos tratos mercantiles pero no debemos olvidar que el contexto general del comercio de Antiguo Régimen se enmarcaba dentro de la inestabilidad y la superación de distintos conflictos. 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 ganancias. Solo con repasar los trabajos clásicos de Fernand Braudel (1984) sobre los comerciantes en forma global y de Ruggiero Romano (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 otros agentes desconocidos y reconocer los distintos controles y leyes que los distintos funcionarios de la Corona implicaba una inestabilidad que creó rápidas fortunas como así también grandes quiebras financieras.

A su vez el conjunto de las ciudades americanas debían readecuarse a las nuevas organizaciones políticas que desde la Corona se promulgó, para este estudio en particular se está hablando de la creación del Virreinato del Río de la Plata y específicamente de la separación del Corregimiento de Cuyo del Reino de Chile y de la ciudad de Potosí del virreinato del Perú.

²⁵ Por ejemplo el texto de Tandeter, Milletich y Schmit (2004)

Y por último 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 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.²⁶

Pensando en la situación de las rutas comerciales entre la región Río de la Plata y el Alto Perú y entre la región Río de la Plata y Chile encontramos en ambas situaciones que en un primer momento podrían tener una cierta inestabilidad. Para el caso de los intercambios con la ciudad de Potosí se desarrollaron en estos años 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.²⁷ Y para el caso de la ruta hacia el Oeste debemos tener en cuenta que este período se realizó 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.²⁸ También a partir de 1740, más con implicancias posteriores, se legaliza la ruta marítima que circulaba por Cabo de Hornos, no obstante su impacto real en los mercados de esta ruta terrestre resulta una interrogante a trabajar.

Regresando al análisis de los resultados obtenidos tras el procesamiento de las notas de Aduana podemos ver en la tabla 2 la distribución espacial de los envíos de mercaderías que desde Buenos Aires se realizaron hacia los mercados cordilleranos. A partir de los datos obtenidos podemos comprender la importancia de la conexión entre Río de la Plata y el CPS Cordillerano señalando que casi el 60% del total de envíos hacia la ruta tienen como destino este complejo. En su interior la ciudad de Mendoza recibe envíos en un porcentaje mayor que la ciudad de San Juan, sin embargo este dato debe sopesarse en relación con la

²⁶ Jumar (2016), 185.

²⁷ López de Albornoz (2002); Jumar (2016).

²⁸ Ver: Lynch (1962)

legalidad que existían en el paso por Uspallata que el cruce de “Los Patos” en San Juan no tenía y que era considerado "el camino del contrabando".²⁹

También en relación con nuestra hipótesis advertimos 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 son enviados 48 notas de Aduana hacia ese poblado, lo que da como promedio menos de diez envíos por año.

Tabla 2. Distribución espacial de los envíos de mercaderías desde Buenos Aires hacia la ruta del oeste 1779-1783		
Destino	Cantidad Notas de Aduana	% de notas de Aduana sobre el total de la circulación
CPS CORDILLERANO	1.264	59,65%
Mendoza	728	34,36%
San Juan	533	25,15%
Tunuyán	2	0,09%
Cuyo (sin especificar)	1	0,04%
SAN LUIS	48	2,26%
REINO DE CHILE	688	32,48%
Chile (sin especificar)	84	3,98%
Concepción	2	0,09%
Copiapó- Coquimbo	10	0,47%
Santiago de Chile- Valparaíso	592	27,94%
BAJO PERU	119	5,61%
Bajo Perú (sin especificar)	8	0,38%
Arequipa	5	0,24%
Cajamarca	1	0,04%
Callao-Lima	102	4,81%
Tarapacá	3	0,14%
TOTAL	2119	100%

Fuente: AGN XIII-14-9-5; XIII-33-11-2; XIII-33-11-3; XIII-34-2-1; XIII 34-2-5; XIII 34-3-1; XIII-34-1-5; XIII- 34-4-1; XIII- 34-4-2

Por su parte el Reino de Chile pese a la distancia demuestra una intensa relación con Río de la Plata. Son enviados hacia allí casi un 33% del total de notas de Aduana. Y en particular

²⁹ Palomeque (2006b)

es la ciudad de Santiago de Chile con su puerto Valparaíso los que concentran en mayor medida estos envíos transcordilleranos. Yendo al Bajo Perú previsiblemente también prevalece la ciudad de Lima con su puerto El Callao en los envíos desde Buenos Aires. Son 102 las notas de Aduana que fueron declaradas desde la región Río de la Plata con destino final esta ciudad.

Otro análisis que quisimos realizar refiere a cuantificar la cantidad de notas de Aduana en las que el comerciante/transportista declara expresamente que llevará la mercadería a más de un destino tras salir de Buenos Aires (Ver tabla 3).

Tabla 3. Cantidad de notas de Aduana que específicamente señalan más de un destino en los envíos de mercaderías desde Buenos Aires hacia la ruta del oeste 1779-1783	
Destino	Cantidad Notas de Aduana
Río de la Plata- Mendoza- Santiago de Chile	73
Río de la Plata- Mendoza- Chile	83
Río de la Plata- Mendoza- Lima	18
Río de la Plata- Mendoza- Valparaíso	5
Río de la Plata- Mendoza- San Juan	6
Río de la Plata- Mendoza- Copiapó/Coquimbo	2
Río de la Plata- San Juan - Copiapó	4
Río de la Plata- San Juan - Santiago	1
Río de la Plata- San Juan - Chile	8
Río de la Plata- San Juan - Potosí	1
Río de la Plata- San Luis- Córdoba	1
Río de la Plata- Santiago- Lima	33
Río de la Plata- Santiago- Chile	3
Río de la Plata- Santiago- Valparaíso	4
Río de la Plata- Chile - Lima	11
Río de la Plata- Valparaíso - Lima	5
Río de la Plata- Valparaíso - Santiago	1
Río de la Plata- Concepción - Penco	2
Río de la Plata- San Luis- Mendoza	3

Fuente: AGN XIII-14-9-5; XIII-33-11-2; XIII-33-11-3; XIII-34-2-1; XIII 34-2-5; XIII 34-3-1; XIII-34-1-5; XIII- 34-4-1; XIII- 34-4-2

Dentro de ese apartado predomina la circulación de mercaderías Río de la Plata-Mendoza-Chile y también más precisamente el circuito Río de la Plata-Mendoza-Santiago de Chile. En base a la bibliografía existente podríamos llegar a unificar estos datos, ya que indudablemente Santiago de Chile era el mercado principal de Chile, pero al momento no quisimos despegarnos de lo que expresaba la fuente.

La tercera y cuarta ruta principal expresada en las notas de Aduana señalan que al salir de Buenos Aires se llevarán las mercaderías primeramente a Mendoza y a Santiago y/o Chile para luego pasar a Lima.

En estas declaraciones encontramos ocho notas de Aduana que declaran llevar mercaderías a San Juan y luego a Copiapó o Santiago, por el Paso de “Los Patos”. En una primera instancia este dato pareciera ir en contra de lo señalado anteriormente en relación a la importancia del comercio sanjuanino hacia Chile, sin embargo entendemos que en las notas de Aduana no se pueden declarar abiertamente ante la prohibición nominal del mismo el cruce por el paso sanjuanino.

De las muchas particularidades de estas declaraciones que señalan el recorrido de más de un destino cabe mencionar en este momento una de ellas que nos generó distintas incógnitas. El 30 de abril de 1783, Isidro Elías declaró que llevaría primero a San Juan y luego a Potosí: 1 barril; 40 varas de madera de Petiribi y 3 esclavizados. Ante la posibilidad del error se pudo comprobar que el destinatario declarado, Pedro Narciso Masondo, era el ensayador Mayor de la Casa de la Moneda de Potosí en 1795.³⁰ Lo que no se pudo conocer es por qué Isidro Elías recorrió casi 3.000 kilómetros en esta travesía para llevar tan poca carga. ¿En San Juan se abastecería de mercadería para marchar hacia el norte? ¿Podría hacer todo ese viaje por solo por dos esclavizados? ¿Tanto valor tendrían? Solo conjeturas podríamos responder ante tan peculiar recorrido.

Las mercaderías. Esclavizados y yerba en el CPS Cordillerano

Como se mencionó dentro de una variedad cantidad de bienes que circulan desde el Río de la Plata hacia la Cordillera de los Andes, se analizará la yerba y los esclavizados. Esta decisión remite tanto a sopesar nuestro estudio con la bibliografía reinante que señala la

³⁰ https://books.google.com.ar/books?id=DiIE9btXv_4C&pg=PA290&dq=MASONDO.+PEDRO+NARCISO&hl=es419&sa=X&ved=0ahUKEwjA_6ue1vfcAhVNOZAKHZ_DAUoQ6AEIJzAA#v=onepage&q=MASONDO%2C%20PEDRO%20NARCISO&f=false (acceso 30 de agosto de 2018).

importancia de estos bienes en esta ruta mercantil³¹ y por otro lado analizar que sucede con nuestra hipótesis sobre el CPS Cordillerano. Ya que indudablemente estos dos bienes no podían ser consumidos por la sociedad local del complejo (por la relación entre cantidad de población y volúmenes circulantes) y continuaría viaje hacia mercados de mayores dimensiones.

Como se puede apreciar en la tabla 4 la mayor cantidad de esclavizados se dirigen directamente hacia la ciudad de Lima y el puerto del Callao, representando más de la mitad del total de la ruta. El envío por tierra aunque lento, sabemos por relatos de la época que era preferible a enviarlos embarcados por el Cabo de Hornos, ya que este representaba

“...además del riesgo tan notorio y la dilación del viaje, no habrá mercader que quiera perder su hacienda, pues no será otra cosa llevar esclavos nacidos en Guinea en el calor, que por ser tanto, juzgaron los antiguos por inhabitable, y pasarlos por los 56 grados del Polo Antártico que, como se ha experimentado, en altura igual es más frío que el Ártico...”.³²

Sin embargo también debemos matizar los 1.844 esclavizados enviados hacia Lima, ya que en solo dos envíos se enviaron 784 de ellos. El primero de ellos fue declarada el 5 de diciembre de 1782 por José García Zeballos (apoderado de Miguel Sancho Larrea³³) para enviar por medios de carretas hacia Lima, 444 esclavizados, los cuales 296 eran hombres y 148 mujeres y otro envío similar, pero en este caso, del 19 de febrero de 1783 declarado por Juan Antonio Lezica en carretas de Juan Ignacio Gómez hacia Lima, 340 esclavizados los cuales extrañamente no pagan impuestos. Sin lugar a dudas que un envío de este tamaño, sólo lo podía hacer unos de los comerciantes más poderosos de Buenos Aires³⁴ y que figura en nuestros registros enviando distintas mercaderías hacia Chile y el Alto Perú. Sin embargo lo que nos interesa resaltar en esta ocasión era la importancia de estos envíos que

³¹ Garavaglia (1983); Palomeque (2006b)

³² Mellafe (1959), 239.

³³ Tomando como buena la información que ofrece el texto de Alfredo Montoya, publicado en La Ilera de agosto de 2004, número 3, páginas 3, 4 y 5, Miguel Sancho Larrea, recibió a favor propio, el mayorazgo perpetuo y sucesión fundado por su tío D. Bernardo Sancho de Larrea en Santurde de Rioja, actual provincia de La Rioja, España. http://www.santurde.es/?Publicaci%C3%B3n_La_Ilera:N%C2%BA3_p.3_-_Historia (acceso 30 de agosto de 2018).

³⁴ Y en efecto, según lo trabajado por Sandra Olivero (2010), 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 casando a su hija con Juan Antonio de Santa Coloma, uniendo así a dos de las familias más acaudaladas de la región.

nos permite imaginar la logística que conllevaría transportar entre 340 y 440 esclavizados por más de 3900 kilómetros.

Tabla 4. Distribución espacial de los envíos de esclavizados desde Buenos Aires hacia la ruta del oeste 1779-1783				
Destino	Cantidad de esclavizados	% Cantidad de esclavizados sobre el total	Cantidad de notas Aduana envíos esclavizados	Promedio de esclavizados por nota de Aduana
CPS CORDILLERANO	1.109	31,30%	187	6
Mendoza	943	26,61%	109	9
San Juan	164	4,63%	77	2
Tunuyán	2	0,06%	1	2
SAN LUIS	2	0,06%	1	2
REINO DE CHILE	588	16,59%	146	4
Chile (sin especificar)	85	2,40%	19	4
Copiapó- Coquimbo	9	0,25%	3	3
Santiago de Chile- Valparaíso	494	13,94%	124	4
BAJO PERU	1844	52,05%	73	25
Arequipa	72	2,03%	3	24
Callao-Lima	1765	49,82%	68	26
Tarapacá	7	0,20%	2	4
TOTAL	3543	100,00%	407	9

Fuente: AGN XIII-14-9-5; XIII-33-11-2; XIII-33-11-3; XIII-34-2-1; XIII 34-2-5; XIII 34-3-1; XIII-34-1-5; XIII- 34-4-1; XIII- 34-4-2

El segundo destino con mayor cantidad de esclavizados enviados fue hacia el CPS Cordillerano con un total 1.109 de ellos y que en su mayoría eran enviados hacia la ciudad de Mendoza. En esta ciudad si bien un comerciante de la época señala que “las familias no carecen de suficientes esclavos, con los cuales cultivan las grandiosas viñas contra la Ley del Reino”. Podemos analizar que estos esclavizados en su mayoría no se quedaban a residir en la ciudad mendocina ya que el censo de 1770 registra solo unos 2.129 negros y mulatos para los tres curatos de esta ciudad.³⁵ También cabe resaltar que si bien la cantidad

³⁵ Martínez (1961), 91.

de esclavizados que eran enviados hacia la ciudad de San Juan es relativamente menor, en contraposición encontramos una gran cantidad de notas de Aduana con esclavizados que tenían como destino a la ciudad sanjuanina, enviando en cada una de ellas poco esclavos pero con una alta frecuencia de envíos. Ambos datos nuevamente se encuentran en consonancia con nuestra idea del CPS Cordillerano como eje articulador, en este caso de esclavizados, hacia otros mercados. Por su parte los envíos hacia la ciudad puntana son casi inexistentes, solo un envío con dos esclavizados.

En cuanto a los envíos de yerba, encontramos una diferencia con respecto a las remisiones de esclavizados recientemente analizadas. Se puede ver en la tabla 5 como predominan las cantidades de arrobas de yerba enviadas hacia el reino de Chile y en particular hacia la ciudad de Santiago y el puerto de Valparaíso. Casi el 70% de la cantidad de arrobas de yerba que se envían hacia los mercados de una y otra banda de la cordillera son enviados hacia Chile, presumiblemente para ser reenviadas al Perú. Los datos de nuestras fuentes se encuentran en consonancia con los obtenidos por de Juan Carlos Garavaglia que con otra documentación también sostuvo que “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”.³⁶

Los promedios en la cantidad de envíos que se dirigían a Chile se encuentran bastante por encima de la media seguramente por la necesidad en enviar buenos volúmenes para hacer redituable la travesía. Asimismo se puede analizar que la redistribución en este caso de la yerba se encontraba en Santiago de Chile, ya que los envíos directos hacia el Callao-Lima son casi inexistentes. Este dato no indica que en el Alto Perú no se consuma yerba mate ya que otras fuentes explicitan la arraigada costumbre de los peruanos de tomar mate.³⁷ La hipótesis al respecto es que en este caso la comercialización de este producto se encuentra mediada por los comerciantes mendocinos, y por sobre todo 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

³⁶ Garavaglia (1983), 92.

³⁷ “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” Lacoste (2004), p.9.

también algodón, cascarilla, lana de vicuña, así como productos mineros y agrícolas.”³⁸

Tabla 5. Distribución espacial de los envíos de yerba desde Buenos Aires hacia la ruta del oeste 1779-1783

Destino	Cantidad de arrobas de yerba	% Cantidad de arrobas de yerba sobre el total de circulación	Cantidad de notas de Aduana con de envíos de yerba	Promedio de arrobas de yerba por nota de Aduana
CPS Cordillerano	125.602	32,15%	370	339
Mendoza	114.575	29,33%	160	716
San Juan	11.027	2,82%	210	52
SAN LUIS	764	0,20%	22	35
REINO DE CHILE	263.983	67,58%	231	1.143
Chile (sin especificar)	40.413	10,35%	30	1.347
Copiapó- Coquimbo	3.808	0,97%	5	762
Santiago de Chile- Valparaíso	219.762	56,26%	196	1.121
BAJO PERU	289	0,07%	4	72
Cajamarca	14	0,00%	1	14
Callao-Lima	275	0,07%	3	92
TOTAL	390.638	100,00%	627	623

Fuente: AGN XIII-14-9-5; XIII-33-11-2; XIII-33-11-3; XIII-34-2-1; XIII 34-2-5; XIII 34-3-1; XIII-34-1-5; XIII- 34-4-1; XIII- 34-4-2

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.”³⁹ De esta manera podemos comprobar que la provisión de yerba hacia Lima también -pese a las dificultades que implicaría su transporte por vía marítima y en contraposición de los esclavizados- se realizaría también por Cabo de Hornos.

En cuanto al CPS Cordillerano hay una diferencia muy importante entre la cantidad de arrobas que tienen como destino Mendoza y a San Juan. Sin embargo esa diferencia se

³⁸ Contreras (2010), p.14.

³⁹ Jacinto de Castro a Juan Gómez (San Juan), Buenos Aires, 31/07/1784, AGN -IX-10-7-7.

revierte si cuantificamos la cantidad de notas de Aduana que fueron enviados hacia una u otra ciudad. Los arribos de yerba hacia la ciudad sanjuanina son menores, presumiblemente porque ningún comerciante iba a arriesgar una carga grande por un paso de contrabando. Recordemos que como señala Fernando Jumar

“Mientras la proporción del comercio ilícito no supere un cierto nivel de tolerancia que es harto difícil de establecer, pero que es observable en todo circuito cuando el poder se siente compelido a intervenir y reprimir. No para eliminar realmente el comercio ilegal, sino para que vuelva a tener niveles tolerables y que funcionan a la vez como válvulas de escape que aseguran la supervivencia misma del circuito legal.”⁴⁰

Imagino en esta caso que unos pocos tercios de yerba pueden pasar “inadvertidos” por los funcionarios más no una carreta llena de arrobas de yerba. A su vez también en relación con el CPS cordillerano recordemos que el modelo que usamos no solo está pensado en la densidad de los contactos sino que también en la intensidad de los mismos. Por lo cual en el caso sanjuanino no importa tanto la poca cantidad de arrobas que llegan a ese mercado sino que es importante la cantidad de envíos que se realizan hacia allí.

Por su parte los envíos hacia la ciudad de San Luis nuevamente son escasos por lo que contribuye a nuestra territorialización del CPS Cordillerano y a pensar que la ciudad puntana cumple un rol diferente al de las ciudades más próximas a la cordillera.

Cierre

En este trabajo como señalamos en un principio intentamos demostrar la existencia del Complejo Portuario Seco Cordillerano como límite del espacio económico rioplatense. Los datos y análisis que desarrollamos intentaron demostrar esta hipótesis. En ese sentido creemos haber demostrado evidencias que demuestran nuestra hipótesis pero que sin embargo necesitamos desarrollar con una mayor profundidad.

En relación con este planteo creemos que entre las economías de Mendoza y San Juan existió una lógica de complementariedad, que no solo tenía que ver con su producción vitivinícola, sino que también con su papel como eje articulador entre dos grandes mercados. Y que por su parte, la ciudad de San Luis tanto en la bibliografía exhibida como en los datos analizados, podemos entender que se trata por una parte de una economía

⁴⁰ Jumar (2018). 12.

menor en comparación con sus vecinas cordilleranas y que también su abastecimiento se desarrollaba bajo otra órbita mercantil.

De este modo el CPS Cordillerano vendría a ser el eje articulador que conectaba a las mercaderías que desde Río de la Plata partían hacia los mercados chilenos y altoperuanos.

Por último nos interesa señalar la posibilidad, así como el Complejo portuario rioplatense representa el eje articulador de la región Río de la Plata, que el CPS Cordillerano cumpla la misma función de una regionalización que aun no podríamos definir con exactitud.

Fuentes consultadas

Archivo Histórico de Mendoza, Época Colonial, Sección gobierno-

Archivo General de la Nación Argentina, (AGN) SALA IX Documentos de Gobierno (Administrativos y militares); Sala IX-10-7-7;

Archivo General de la Nación Argentina (AGN), SALA XIII Documentos contables Sala XIII-14-9-5 Sala XIII-33-11-2 Sala XIII-33-11-3 Sala XIII-34-2-1 Sala XIII-34-2-5 Sala XIII-34-3-1 Sala XIII-34-1-5 Sala XIII-34-4-1 Sala XIII-34-4-2

Bibliografía

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

Amaral, Samuel (1990) “Comercio libre y economías regionales. San Juan y Mendoza, 1780-1820”. En: *Jahrbuch für Geschichte von Staat, Wirtschaft und Gesellschaft Lateinamerikas*. 27, Köln

Assadourian, Carlos Sempat (1982), *El sistema de la economía colonial. El mercado interior, regiones y espacio económico*, México: Nueva Imagen.

Biangardi, Nicolás Alberto (2015), “Expansión territorial, producción ganadera y relaciones de poder en la región Río de la Plata” (Tesis de posgrado). Presentada en Universidad Nacional de La Plata. Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación para optar al grado de Doctor en Historia. Disponible en: <http://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/tesis/te.1179/te.1179.pdf> (acceso 26 de enero de 2018).

Bonialian, Mariano A. (2012), *El Pacífico Hispanoamericano: política y comercio asiático en el imperio español, 1680-1784: La centralidad de lo marginal*. México, D.F.: El Colegio de México, Centro de Estudios Históricos: Colegio Internacional de Graduados.

Braudel, Fernand (1984), *Civilización Material, Economía y Capitalismo, siglos XV-XVIII*. Tomo II. Los juegos del intercambio. Madrid: Alianza.

Errecart, María Claudia, y José Sovarzo (2013), “De tierra adentro al río. El Complejo portuario rioplatense a partir de las guías de Aduana de Buenos Aires a fines del siglo XVIII”, XIV Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia. Mendoza, Departamento de Historia de la Facultad de Filosofía y Letras, Universidad Nacional de Cuyo 5 y 6 de octubre.

Garavaglia, Juan Carlos (1983), *Mercado interno y economía colonial (tres siglos de historia de la yerba mate)*. 1 edición. México, D.F.: Editorial Grijalbo.

Garavaglia, Juan Carlos. y Prieto, María del Rosario (2007), “Diezmos, producción agraria y mercados: Mendoza y Cuyo, 1710-1830”. *Bol. Inst. Hist. Argent. Am. Dr. Emilio Ravignani* [online]. n° 30. Disponible en: http://www.scielo.org.ar/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0524-97672007000100001 (acceso 02 de febrero de 2018).

Jumar, Fernando (2012), "La región Río de la Plata y su complejo portuario durante el Antiguo Régimen". En: Raúl O. Fradkin (Dir. de tomo). *_Historia de la Provincia de Buenos Aires. Tomo 2: De la Conquista a la crisis de 1820_*. Buenos Aires: UNIPE/ EDHASA, pp. 123-157.

Jumar, Fernando (2016), “El comercio ultramarino por el complejo portuario rioplatense y la economía regional, 1714-1778”. **Magallánica: revista de historia moderna**, [S.l.], v. 3, n. 5, p. 166-259, dic. 2016. ISSN 2422-779X. Disponible en: <http://fh.mdp.edu.ar/revistas/index.php/magallanica/article/view/2006/2121>. (acceso 13 de febrero de 2018).

Jumar, Fernando (2018), “La circulación intra-regional vista desde Buenos Aires, 1779-1783”, VI Seminario Internacional de Historia Económica, Cartagena de Indias, Colombia, 8 a 10 de agosto de 2018.

Jumar, Fernando, y Alejandro Zurdo (2009), “Problemas y métodos asociados al estudio de la circulación mercantil” (en colaboración con Alejandro Zurdo, programador informático). Mesa temática: Los circuitos y los actores de los intercambios entre el Antiguo Régimen y el liberalismo. Comercio, comerciantes, casas comerciales, redes y estrategias, 1770-1840. Coordinadores: Viviana Conti, Isabel Paredes y Fernando Jumar. *XII Jornadas Inter-escuelas y/o Departamentos de Historia*, Universidad Nacional del Comahue, 28 al 31 de octubre,

http://www.fuentesmemoria.fahce.unlp.edu.ar/trab_eventos/ev.719/ev.719.pdf. (acceso 13 de diciembre de 2018).

López de Albornoz, Cristina (2002) "Tiempos de cambio: producción y comercio en Tucumán (1770-1820)" En revista Andes [en línea] 2002, (): Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=12701308> ISSN 0327-1676 (acceso 10 de diciembre de 2016).

Lynch, J. (1962), *Administración colonial española 1782-1810. El sistema de intendencias en el Río de la Plata*. Buenos Aires: Eudeba, p. 226, 241.

Mellafe, Rolando (1959), *La introducción de la esclavitud negra en Chile. Tráfico y Rutas*. Santiago: Universidad de Chile.

Mendéz Beltrán, Luz María (2009) *El comercio minero terrestre entre Chile y Argentina 1800-1840. Caminos, arriería y exportación Minera*. Santiago: Universidad de Chile, Fondo de Publicaciones Americanistas.

Méndez, Luz María, y Ana Teresa Fanchín (1997), "Demografía, comercio y tráfico entre Cuyo y Chile, 1778-1823", en *Revista de Estudios Trasandinos*, Año 2, n°3, Santiago de Chile, pp. 113-137

Olivero, Sandra (2010) "Estrategia de conformación y consolidación de las familias de élite comercial y política porteñas" en *Familias, jerarquización y movilidad social / Giovanni Levi (ed. lit.), Raimundo A. Rodríguez Pérez (Comp.)*, 2010, ISBN978-84-8371-951-0, págs. 87-100. Disponible en: <https://books.google.com.ar/books?id=lPcxEF44kgC&lpg=PA87&ots=spR9dPBwGP&dq=juan%20antonio%20de%20lezica%20y%20ozamiz%20&lr&hl=es&pg=PA6#v=onepage&q&f=false> (acceso 15 de diciembre de 2017).

Palomeque, Silvia (2006a), "Las investigaciones sobre el comercio, circulación y mercados del 'interior argentino' durante el período colonial y su crisis.", en GELMAN, Jorge (Comp.), *La historia económica argentina en la encrucijada. Balances y perspectivas*, Buenos Aires, Prometeo libros / Asociación Argentina de Historia Económica. Pp. 61-76.

Palomeque, Silvia (2006b), "Circuitos mercantiles de San Juan, Mendoza y San Luis. Relaciones con el 'interior argentino', Chile y el Pacífico sur (1800-1810)". *Anuario IEHS*, XXI, Tandil, pp. 255-281.

Romano, Ruggiero (2004), *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

Sandrín, María Emilia (2016) 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 posgrado). Presentada en Universidad Nacional de La Plata. Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación para optar al grado de Doctora en Historia. Disponible en: <http://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/tesis/te.1217/te.1217.pdf>. (acceso 20 de diciembre de 2017).

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

Sovarzo, José (2016) “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*, Año VIII, n° 16, http://www.facso.unsj.edu.ar/publicaciones/2_Puntas-14.pdf

(Acceso 20 de agosto de 2018).

Tandeter, Enrique; Vilma Milletich y Roberto Schmit (1994), “Flujos mercantiles en el Potosí colonial tardío”, Anuario del Instituto de Estudios Históricos y Sociales, núm. 9, Buenos Aires, pp. 97-126.

Tell, Sonia (2008), *Córdoba rural, una sociedad campesina (1750- 1850)*. Buenos Aires. Prometeo Libros - Asociación Argentina de Historia Económica.