

<http://dx.doi.org/10.18232/20073496.1439>

Artículos

## La circulación mercantil entre la región Río de la Plata, Santiago en el Reino de Chile y el Bajo Perú a fines del siglo XVIII según las notas de Aduana de Buenos Aires

The mercantile circulation between the Río de la Plata region, Santiago in the Kingdom of Chile and Bajo Peru in the late eighteenth century according to the records of the Customs of Buenos Aires

José Sovarzo<sup>1, 2, \*</sup>  0000-0003-3435-7449

<sup>1</sup> El Colegio de México, Ciudad de México, México.

<sup>2</sup> IIDyPCA, Universidad de Río Negro, Conicet, Argentina.

\* Correspondencia: [josesovarzo@gmail.com](mailto:josesovarzo@gmail.com)

Resumen. El presente artículo examina la circulación mercantil entre la región del Río de la Plata, Santiago en el Reino de Chile y el Bajo Perú en el periodo 1779-1783, mediante la utilización de las notas de aduana de Buenos Aires. Por medio del examen de esta fuente documental se puede cuantificar la intensidad y densidad de contactos entre las economías mencionadas. Los datos obtenidos demuestran la importancia de esta ruta comercial para el conjunto de las economías sudamericanas a finales del siglo XIX y la centralidad de las economías de Mendoza, San Juan y Santiago en el Reino de Chile en la ruta comercial analizada.

Palabras clave: Río de la Plata; circuitos mercantiles; siglo XVIII; reino de Chile.

CÓMO CITAR: Sovarzo, J. (2024). La circulación mercantil entre la región Río de la Plata, Santiago en el Reino de Chile y el Bajo Perú a fines del siglo XVIII según las notas de Aduana de Buenos Aires. *América Latina en la Historia Económica*, 31(3), 1-28. DOI: [10.18232/20073496.1439](https://doi.org/10.18232/20073496.1439)



Esta obra está protegida bajo una Licencia Creative Commons Atribución-NoComercial 4.0 Internacional

**Abstract.** This paper examines the commercial circulation between the Río de la Plata region, Santiago in the Kingdom of Chile and Bajo Peru in the period 1779-1783 through the use of customs notes from Buenos Aires. By examining this documentary source, the intensity and density of contacts between the above-mentioned economies can be quantified. The data obtained demonstrate the importance of this trade route for the whole of the South American economies in the late nineteenth century and the centrality of the economies of Mendoza, San Juan and Santiago in the Kingdom of Chile in the trade route analyzed.

**Key words:** Río de la Plata; commercial circuits; 18<sup>th</sup> century; kingdom of Chile

JEL: N76; N96.

Recibido: 16 de marzo de 2023.

Aceptado: 13 de noviembre de 2023.

Publicado: 11 de junio de 2024.

## INTRODUCCIÓN

El trabajo de análisis de 17 382 notas de aduana para el periodo de marzo de 1779 a diciembre de 1783, que contienen 112 790 registros de bienes con diversas cantidades, nos permite hacer referencia a la organización espacial de los intercambios, las intensidades (cantidad de contactos) y las densidades (cantidad de bienes) de las relaciones comerciales que desde la región Río de la Plata se desplegaban hacia otras economías sudamericanas.<sup>1</sup> De igual manera, mediante esta examinación se puede evaluar el lugar que ocupaban las regiones para el puerto y el tipo de articulación que podría estar observándose.<sup>2</sup>

La nota de aduana es un documento que se conservaba en el lugar de origen del tráfico y se generaba “cuando un particular (persona física o moral), se dirigía a la autoridad recaudadora local para comunicar su decisión de enviar fuera de la jurisdicción cualquier tipo de bien” (Jumar, 2010, p. 6). La estructura de las notas de aduana es uniforme,<sup>3</sup> por lo que resulta ideal para realizar

<sup>1</sup> Sobre el estudio e importancia de los estudios sobre los circuitos mercantiles, véase el trabajo de síntesis y actualización del estado de la cuestión de Jumar (2014).

<sup>2</sup> En función de las informaciones retenidas para cada registro de bienes se tiene una base con 3 681 446 de 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 de los datos se realizó a través de una aplicación informática diseñada al efecto, RegAduAR (Registros de Aduana de Antiguo Régimen), en colaboración por Fernando Jumar y Alejandro Zurdo (2009). La base de datos procesada 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 (AGN-A), 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). Véase la fuente y su tratamiento y crítica en Jumar (2020). Dentro de la crítica de la fuente, al basarnos en documentación fiscal, contemplamos la posibilidad de que en las rutas comerciales había distintos grados de posibilidad de cometer fraude, por ejemplo, desviándose del camino principal para llegar a destino, cuestión que era más dificultosa en la ruta del oeste. Ello se tuvo en cuenta en la matización de nuestras conclusiones.

<sup>3</sup> “Fulano (el declarante) informa y solicita permiso para enviar a tal sitio y a Mengano (el destinatario), en tal medio de transporte, tales bienes. La información de base frecuentemente se ve enriquecida por datos tales como el origen de lo enviado, su propietario (si es otro que el declarante, presumimos por ahora) o a quién fue comprado (en algunos casos, raros, el precio de compra), el destino del bien (mercado, consumo directo, insumos para el funcionamiento de unidades productivas, elementos que el declarante tenía interés en informar porque en muchos casos de ello dependía que se aplicasen gravámenes o no, más que del bien puesto en circulación). En los márgenes y partes en blanco de la nota presentada por el declarante se ve la aparición de los distintos funcionarios que intervenían para: aforar los bienes o determinar que circulaban libres de gravámenes” (Jumar, 2010, p. 6).

diferentes estudios seriados relacionados con diversos aspectos del fenómeno mercantil como pueden ser: actores y medios de transportes involucrados en las distintas transacciones, recaudación de impuestos por parte de la Corona y –como se trabajará en este artículo– configuración de circuitos, volumen de las operaciones, ritmo e intensidad.

Desde el punto de vista oficial, la primera exigencia que debía cumplirse para vender los efectos que se transportaban era obtener la guía o nota de aduana.<sup>4</sup> Esta se extendía en las oficinas de la Real Hacienda, y por ella los dueños y conductores acreditaban su legítima entrada y haber satisfecho los reales derechos. Según se ordenó, los oficiales reales de los pueblos de tránsito debían refrendar la guía. También era posible que, si en el lugar de destino no habían sido vendidos todos los efectos y el comerciante pidiese pasar a otro territorio, debía presentarse ante los oficiales reales, con el objeto de deducir la alcabala de acuerdo a lo vendido y enviar la correspondiente tornaguía al lugar de partida para que se refrendara lo declarado.<sup>5</sup> En otras ocasiones se anotaba en la guía y podía continuar viaje. Los géneros que circulaban sin guía caían bajo decomiso (Martínez, 1961, p. 291).

Respecto a la metodología de trabajo, esta se realizó con base en la carga manual de las notas de aduana en un programa desarrollado para tal fin, Registros de Aduana de Antiguo Régimen (RegAduAR)<sup>6</sup> y que permite, posteriormente, volcar las cifras cargadas en bases de datos. La depuración, la corrección y la misma carga es un proceso complejo, pero realizados en conjunto permite realizar trabajos de investigación con una sólida base cuantitativa.

Cabe aclarar dos puntos respecto al estudio de las notas y guías de aduana. El primero, se está trabajando con el comercio legal, por el cual –y por definición– no se pueden medir las transacciones que se realizaban por fuera de la norma. Sin embargo, y pese a nuestras ideas previas, nos sorprendimos con los volúmenes transados reflejados en las notas de aduana de Buenos Aires. Estas cantidades invitan a reflexionar sobre el consumo en general de estas sociedades de antiguo régimen. ¿Hay una elite que consume en cantidades exorbitantes o la base de consumo de los diferentes estamentos era más amplia de lo que sospechamos?<sup>7</sup>

El segundo, surgido del trabajo de investigación, nos hizo reconsiderar nuestras ideas en relación con el cumplimiento de la norma dentro de una sociedad en la que casi no existía la posibilidad de control. Por ejemplo –y solo para la circulación interna de la región Río de la Plata–, encontramos 1 024 notas de aduana en las que el declarante expone su partida de Buenos Aires con su cama, o catre o “avíos de cama”. Por ello, siguiendo a Fernando Jumar, nos preguntamos: ¿qué

<sup>4</sup> Según el artículo 21 de la Real Orden de Aduanas el procedimiento de confección de las notas de aduana “luego que el vista haya formado a continuación de la relación, la cuenta de los derechos de internación y alcabala pondrá su firma entera y la presentará al administrador que añadía, dese la guía y pasando el dueño o consignatario con este documento a la contaduría de la aduana, extenderá el contador su asiento principal con sujeción a la relación: pondrá a esta el numero con que quede asentada la partida: formara luego la que sirve a fianza en el otro libro: la hará firmar al interesado y su fiador como queda prevenido en el artículo precedente: y procederá a extender la guía de referencia, colocando la relación en su respectivo legajo por ser documento que ha de quedar original en la propia contaduría”. Época colonial, sección Gobierno exterior, documento 75, carpeta 89. Buenos Aires, 1 de marzo de 1780. Archivo General Provincia de Mendoza (en adelante AGPM).

<sup>5</sup> No podemos conocer con certeza cuán importante era para los comerciantes el cumplimiento efectivo de la norma pero sí encontramos documentación en la que se presentan quejas ante la informalidad con que procede la Aduana de Chile en el despacho de guías, y haberse negado a dar tornaguías a los interesados comerciantes que introducen en ella sus efectos, y pagan el derecho de alcabala, he pasado con esta fecha “al presidente de aquella real audiencia el correspondiente oficio para que prevenga lo conveniente a su remedio en beneficio de la real hacienda”. Época colonial, sección Hacienda, documento 21, carpeta 89. Buenos Aires, 3 de febrero de 1779. AGPM

<sup>6</sup> Véase nota al pie 1.

<sup>7</sup> Esta pregunta ha sido analizada por Jumar (2019) y Gastaldi, Esjaita (2019).

motivaba a estos actores a pasar por la aduana, es decir, legalizar su partida cuando podían tomar cualquier embarcación pequeña o carreta vulnerando la norma? ¿Más control de la Corona o más incorporación de las normas del que suponemos para estas sociedades?<sup>8</sup>

Teniendo en cuenta lo anterior, en este artículo analizaremos la distribución espacial de los envíos de mercaderías que las notas de aduana nos muestran saliendo desde la región del Río de la Plata hacia otros mercados sudamericanos. Más adelante, nos abocaremos a indagar los resultados obtenidos para la ruta región Río de la Plata-Santiago en el Reino de Chile y el Bajo Perú, con lo que profundizaremos en cada una de ellas en sus principales características y particularidades que surgen en cada una de aquellas plazas comerciales. Posteriormente, enunciaremos otros datos que el trabajo de análisis con las notas de aduana nos permite realizar, como la cantidad de declarantes existente y sus procedencias, las rutas alternativas de comercialización que se siguieron y la participación de las mujeres en la declaración de notas de aduana. Para finalizar, enunciaremos las conclusiones generales.

#### LA DISTRIBUCIÓN ESPACIAL DE LOS ENVÍOS DE MERCADERÍAS DESDE LA REGIÓN RÍO DE LA PLATA

Al pasar a los resultados del análisis de las notas de aduana, se observa la distribución espacial de los bienes salidos desde Buenos Aires y la cantidad de contactos (véase cuadro 1). Los datos obtenidos sirven para realizar una primera aproximación a la densidad e intensidad de la circulación. El modelo seguido (Jumar, 2019) 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.

Cuadro 1. Distribución espacial de los envíos de mercaderías desde Buenos Aires, 1779-1783

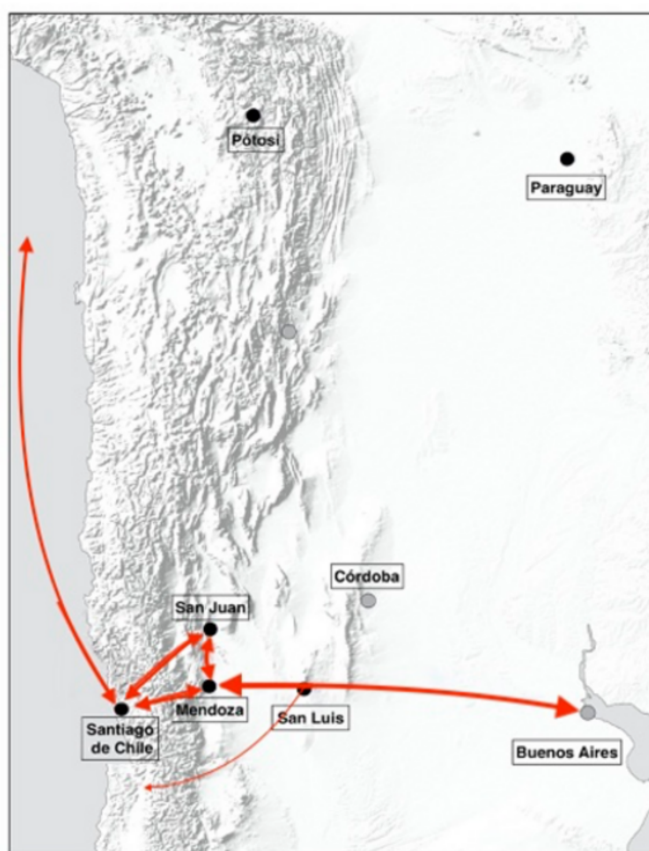
<i>Ruta</i>	<i>Cantidad de bienes</i>	<i>Cantidad de bienes sobre el total de la circulación (porcentaje)</i>	<i>Cantidad notas de aduana</i>	<i>Cantidad de notas de aduana sobre el total de la circulación (porcentaje)</i>
Río de la Plata	64 694	57.36	12 480	71.80
Oeste	16 223	14.38	2 285	13.15
Centro	8 206	7.28	692	3.98
Paraguay	9 765	8.66	906	5.21
Norte	13 902	12.33	1 019	5.86
Total	112 790	100	17 382	100

Fuente: Jumar (2019, p. 304).

<sup>8</sup> Por el momento se ha planteado que: “Estos y otros datos curiosos me llevan a pensar que la población tenía la dominación mucho más internalizada de lo que solemos pensar, sobre todo cuando, insisto, no hay capacidad de represión. El santo temor de Dios, cuyos sacerdotes eran reclutados por el rey para recordar a sus amados vasallos mediante el púlpito y el confesionario que el fraude fiscal era pecado, debía operar con alguna eficacia” (Jumar, 2015, pp. 9-10). Para el caso de las arribadas forzosas en específico y acerca del fenómeno en general del contrabando, véase Moutoukias (1988).

De la variedad y del cruce de información que se puede realizar mediante el uso del cuadro 1 y, dados los objetivos de este artículo, sólo se señalarán dos observaciones generales.<sup>9</sup> La primera, que la circulación intraregional del Río de la Plata domina ampliamente tanto en densidad (cantidad de bienes) como intensidad (cantidad de contactos), analizada por Jumar (2020) y Biangardi (2015). Una segunda observación, que se puede realizar a partir de los datos, es que la vinculación externa más intensa y densa se realiza con la ruta del oeste,<sup>10</sup> es decir, el circuito mercantil región Río de la Plata-Santiago en el Reino de Chile (véase mapa 1). Sin duda, esta afirmación matizaría las conclusiones de una clásica y moderna bibliografía que remarca tanto la fluidez de contactos (y dependencias en algunos casos) entre el mercado de la región Río de la Plata y el del Alto Perú, como también, la pertenencia a distintos ejes comerciales de Buenos Aires y de Santiago en el Reino de Chile.<sup>11</sup>

Mapa 1. Rutas comerciales desde la región Río de la Plata



Fuente: Sovarzo (2023b, p. 255).

<sup>9</sup> Para un mayor análisis, véase Jumar (2016a).

<sup>10</sup> Nos referimos en específico 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.

<sup>11</sup> Véanse tesis del eje económico en Halperín Donghi (1972, p. 25), Carmagnani (2012, p. 348) y Bonialian y Hausberger (2018, p. 206).

Ante las posibles objeciones en relación con la “anormal” situación de los mercados en ese periodo histórico, reconocemos que desde el plano político-militar es una época convulsionada y de cambios para todos los mercados suramericanos.<sup>12</sup> Por una parte, la guerra anglo-española entre 1779-1783 afectó el comercio ultramarino y, con certeza, el volumen de las mercaderías provenientes de Europa, sin embargo, los destinos y las mercaderías no deberían ser afectadas en el corto plazo, si se analiza el tiempo que llevaba a los comerciantes organizar sus redes de comercio, la logística de los envíos y de los bienes.

Todos estos procesos de cambios, en distintos órdenes, representarían un riesgo mayor para los negocios y los distintos tratos mercantiles, mas no debemos olvidar que el contexto general del comercio de Antiguo Régimen se enmarcaba en la inestabilidad y la superación de distintos conflictos. Fernand Braudel (1984) observa el comercio en forma global y por su parte, Ruggiero Romano (2004) y Carlos Sempat (1982), el regional en la América hispana, el cual comprende las continuas dificultades que la actividad debió afrontar durante todo el Antiguo Régimen. Las guerras, las distancias, las dificultades en las comunicaciones, el negociar con agentes desconocidos y el reconocer los distintos controles y leyes que las múltiples unidades jurisdiccionales poseían, implicaban una inestabilidad que creó rápidas fortunas como también, grandes quiebras financieras. Recordemos que, en el gremio de los comerciantes, la posibilidad de perder lo mucho o poco que se arriesga es una constante, pues a mayor riesgo, mayor ganancia.<sup>13</sup>

En resumen, los comerciantes sabían de contingencias (Socolow, 1991, p. 17). Tal vez por ello es que en esta coyuntura vemos aparecer a aquellos que en otra circunstancia no se hubiesen animado a realizar transacciones comerciales a mediana distancia (Contreras, 2010, p. 262). Así, la pregunta a resolver es si la coyuntura histórica produjo la emergencia de muchos que intentaron obtener ganancias en una aventura comercial y, por consiguiente, un retraining de los grandes comerciantes quienes, producto de la contingencia, decidieron salvaguardar su fortuna hasta que mejorara la situación. En todo caso, si los grandes comerciantes no desean arriesgarse, siempre habrá algunos otros que intentarán incrementar precipitadamente sus ganancias. Reflejo de esto último es la gran cantidad y el poco concentrado conjunto de mercaderes de bienes que pudimos identificar mediante el estudio de las notas de aduana (véanse cuadros 5 y 6).

<sup>12</sup> El último cuarto del siglo XVIII fue un momento de profundos cambios para los territorios americanos de la monarquía española. En primer lugar, desde el plano político-militar, al impacto de la guerra anglo-española entre 1779-1783, y posteriormente la de 1796-1802, debemos sumarle las revueltas encabezadas por Túpac Amaru II en 1780 y 1781, que, si bien en un primer momento parecían afectar el comercio interregional americano interrumpiéndolo totalmente, López de Albornoz (2002) pone en discusión esta aseveración. Otra objeción es que las notas de aduana trabajadas solo muestran lo que salía de Buenos Aires, pero ocultan el comercio en la ciudad. Además, tampoco se han procesado aún las notas de Montevideo y de las receptorías menores (Riachuelo y Las Conchas sobre la banda sur y Colonia y Maldonado sobre la banda norte). Ello silencia la redistribución de Montevideo hacia su traspaís y las conexiones entre puertos menores que revelarán micro movimientos (véase Jumar, 2020).

<sup>13</sup> Fernando Jumar (2016b) analiza una carta en donde se explícita esta premisa conocida por los comerciantes de la época: el que no arriesga, no gana. En ella Marcelino Callexas Sanz escribe crudamente a su contacto en La Coruña, “No puedo menos que decirte que eres un cobarde pues no has determinado en esta guerra mandar nada para esta sabiendo *que adonde está el riesgo está la ganancia*. Yo alabaré el corazón de don José de Castro Sande porque teniendo un principal corto se expuso a mandar sus pacotillas muy buenas y en unas que me mandó a mí de unos 500 pesos ha venido a sacar más de 1300 y si no hubiera traído las maulas que trajo se hubieran vendido con mayor estimación”. Archivo Histórico de la Provincia de Buenos Aires (AHPBA), 3-1-1-38. Copia de Carta. MCS a Antonio Mathé (LC), Buenos Aires, 15 de noviembre de 1782, véase Jumar (2016b, p. 51, nota 19) (Cursivas mías).



Por otra parte, las redes consolidadas en el tiempo, inclusive de más de una generación, no podían ser fácilmente reemplazadas por dos años de disturbios. La confianza en que se van a realizar los pagos, en que la mercadería sería de la calidad solicitada y otras múltiples variables, no son cuestiones que puedan renovarse en el corto plazo; en épocas convulsas las redes pueden cambiar, detenerse momentáneamente, pero no romperse. Por ello es que, si bien la cuantificación de datos no puede ser exacta, como ninguna estadística del presente, sí nos brinda la posibilidad de conocer las dinámicas y prácticas que en esos años reflejarían tendencias de mediano plazo. Juan José Martínez Barraza (2022), quien analizando este mismo circuito mercantil en igual periodo pero desde Santiago en el Reino de Chile, confirma nuestro punto de vista al señalar cómo en lo que él llama la evolución del comercio exterior del Chile Central a fines del siglo XVIII tendió “con rapidez y de manera habitual a normalizarse, dada la estructuración que ya había alcanzado este sector en épocas previas y, por sobre todo, debido al protagonismo que desempeñó el mercado interno en la absorción de estos bienes. Esto, sin considerar el comercio de contrabando, cuya adición daría cuenta de un dinamismo mayor al que muestran las cifras oficiales” (p. 65).

No quisiéramos ahondar en el análisis que permiten las notas de aduana más allá de lo expuesto hasta el momento, ya que para el examen general de estos intercambios remitimos al trabajo de síntesis de Fernando Jumar (2020) y, este artículo que aquí se presenta, tiene como especificidad solo los mercados de lo que se incluyó en el circuito mercantil región Río de la Plata-Santiago en el Reino de Chile. Sin embargo, del trabajo con esta documentación se desprende la idea de un funcionamiento comercial de un complejo portuario seco cordillerano en el que se relacionan las ciudades de San Juan y Mendoza con la de Santiago en el Reino de Chile, en una relación en la que por medio de ella circulan, a modo de embudo, un importante comercio a un lado y otro de la cordillera (Sovarzo, 2023a).

Para llegar a ese análisis, a continuación, se analizarán los datos generales que provienen del examen de las notas de aduana que desde la región Río de la Plata circularon por la ruta del oeste.

#### EL CIRCUITO MERCANTIL REGIÓN RÍO DE LA PLATA-SANTIAGO EN EL REINO DE CHILE Y EL BAJO PERÚ. LOS DATOS OBTENIDOS SOBRE LA RUTA DEL OESTE

La ruta comercial terrestre que vinculaba a la región Río de la Plata (Jumar, 2012) con Santiago en el Reino de Chile y Lima en el Bajo Perú, enlazaba diversos espacios comerciales que iban tanto desde el Atlántico europeo (Jumar, 2016a), sumadas a las del Brasil y África (Borucki, 2016) y las de Paraguay (Paredes, 2014), como las del Pacífico que en su bastedad implicaban la conexión hacia Nueva España y Manila vía El Callao-Acapulco (Bonialian, 2012). En específico, dentro del circuito región Río de la Plata-Santiago en el Reino de Chile y extendiéndose hacia Lima, transitaban en carretas desde la región Río de la Plata en su mayoría yerba mate, personas esclavizadas y una variedad importantísima de efectos de Castilla para satisfacer, en menor medida, los mercados cordilleranos (Mendoza y San Juan) y en mayor medida, luego de traspasar la carga a mulas, los trascordilleranos y los de las economías del Pacífico sur (Méndez y Fanchín, 1997; Sovarzo, 2023a). En contrapartida, por este circuito retornaban hacia la región Río de la Plata carretas con minerales altoperuanos (luego de dar la vuelta por el Bajo Perú y de alimentar los situados chilenos), así como los producidos en el Reino de Chile (oro, plata y cobre), y acuñados en Santiago desde el establecimiento de su seca (Méndez, 2009). De la costa del Pacífico americano llegaban al este cordillerano mercaderías como azúcar, añil y “chinerías” provenientes del intercambio en los mercados del Pacífico (Palomeque, 2006, p. 270). A su vez, en el tránsito hacia la región Río de

la Plata y 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 (Amaral, 1990; Garavaglia y Prieto, 2007; Rivera y Fanchín, 2006; Lacoste, 2005).

Durante el periodo 1779-1783 se enviaron por la mencionada ruta comercial terrestre, 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, es decir, unas 3 124 distintas mercaderías por año.<sup>14</sup> La cantidad de contactos anuales que hubo entre la región Río de la Plata y las distintas economías de la ruta del oeste se mantiene estable en los primeros cuatro años de la muestra para tener un crecimiento de 40 % en el último año de ella (véase mapa 2).

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

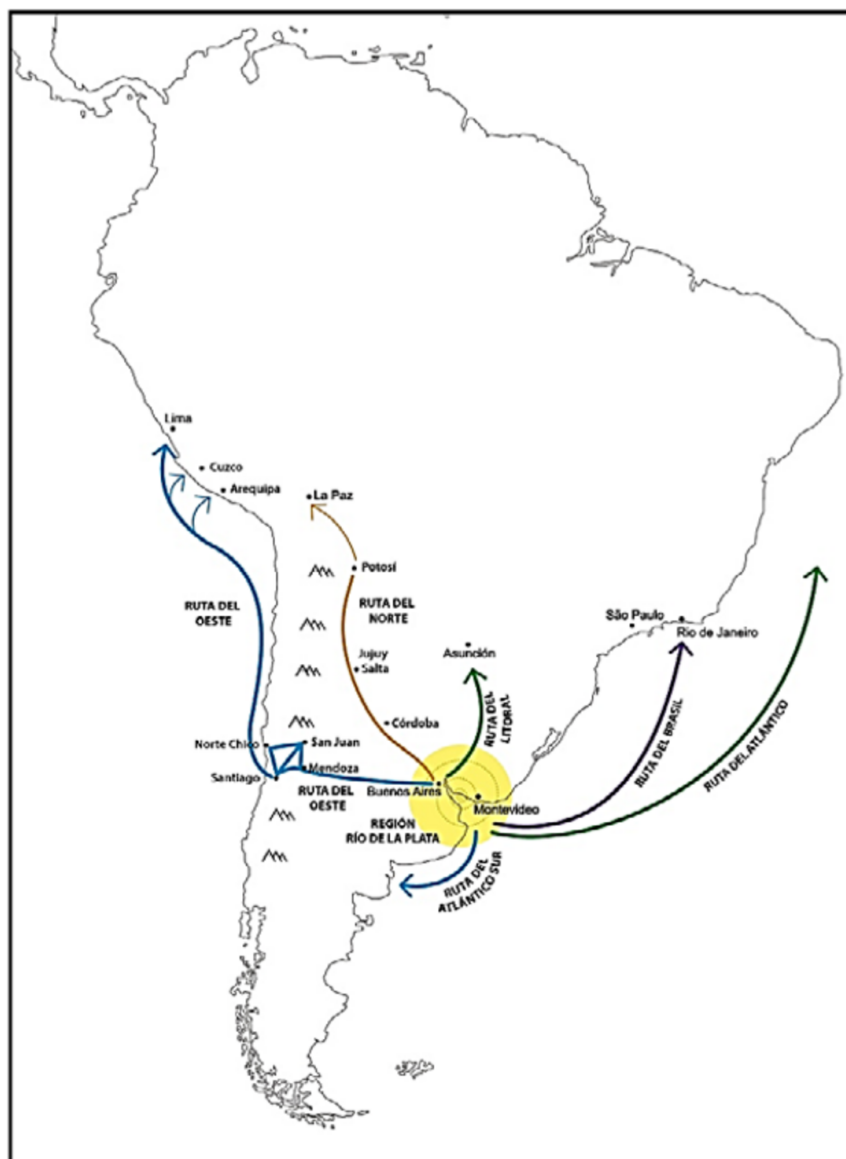
<i>Destino</i>	<i>1779</i>	<i>1780</i>	<i>1781</i>	<i>1782</i>	<i>1783</i>	<i>Total</i>	<i>Porcentaje total</i>
CPS cordillerano	193	263	202	210	232	1 100	50.02
Mendoza	104	153	87	100	121	565	25.69
San Juan	88	110	115	108	111	532	24.19
Tunuyán	1	-	-	2	-	3	0.14
San Luis	13	15	11	12	16	67	3.05
Reino de Chile	94	151	126	169	289	829	37.70
Chile (sin especificar)	15	30	27	39	58	169	7.68
Concepción	-	-	-	-	2	2	0.09
Copiapó- Coquimbo	1	3	4	5	3	16	0.73
Santiago- Valparaíso	78	118	95	125	226	642	29.20
Bajo Perú	4	27	8	70	94	203	9.23
Arequipa	-	-	-	5	3	8	0.36
Bajo Perú (sin especificar)	1	1	-	3	-	5	0.23
Cajamarca	-	2	-	-	-	2	0.09
Callao-Lima	3	22	8	62	90	185	8.41
Tarapacá	-	2	-	-	1	3	0.14
Total	304	456	347	461	631	2 199	100

Fuente: RegAduAR, base 1779-1783.

<sup>14</sup> Tenemos una diferencia de 86 notas de aduana entre las contabilizadas por Fernando Jumar (2019) y este trabajo. La diferencia reside en que este autor ha contabilizado dentro de la ruta del oeste algunas de las notas de aduana que se dirigían hacia Córdoba. En este caso solo he contabilizado las que expresamente mencionaban que se dirigían a algunas de las ciudades que englobé dentro de la ruta del oeste (véase cuadro 2).



Mapa 2. El circuito mercantil región Río de la Plata-Santiago en el Reino de Chile-Bajo Perú



Fuente: Sovarzo (2023b, p. 258).

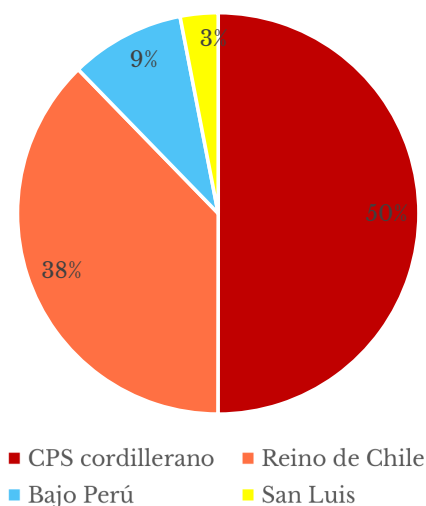
En líneas generales, el complejo portuario seco cordillerano (en adelante cps cordillerano)<sup>15</sup> es el que constantemente registró mayor intensidad de envíos de mercaderías a excepción del año 1783, último de nuestra muestra, cuando pasa a liderar este apartado el Reino de Chile. El Bajo

<sup>15</sup> El cps cordillerano se encuentra conformado por las ciudades de Mendoza y San Juan. El cps cordillerano ejercía una función de 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 mendosajuanina incorporara un producto local, los alcohóles, a la dinámica comercial general. La región mendosajuanina se inserta en lo que Fernando Jumar (2019)

Perú partió de valores muy inferiores en el año de 1779 para crecer en gran medida hacia 1783.<sup>16</sup> Por su parte, la villa de San Luis tuvo una baja intensidad constante en cuanto a los registros de los envíos de mercaderías de Buenos Aires durante todo el periodo examinado.

Ahora, al analizar los agrupamientos realizados por destino, se puede observar cómo durante los años 1780 y 1781 dentro del cps cordillerano, 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 periodo de años. De hecho, estos resultados exponen que la región Río de la Plata se comunicaba, casi en igual intensidad, con la ciudad de Mendoza, la ciudad de San Juan y las ciudades del Reino de Chile. Dentro de esta última, sobresalen las ciudades de Santiago-Valparaíso como principales destinos por encima de las otras ciudades chilenas. En cuanto al Bajo Perú, previsiblemente, la ciudad de Lima y su puerto de El Callao fueron los que predominan con creces en cuanto a los envíos que se realizan hacia tierras bajo peruanas (véase gráfica 1).

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



Fuentes: RegAduAR, base 1779-1783; véase cuadro 2.

En el análisis interno del cps cordillerano, la ciudad de Mendoza recibió envíos sólo en un porcentaje levemente mayor que la ciudad de San Juan. Este dato es muy interesante ya que, en un principio, lo legal era el cruce por el paso de Uspallata, mientras que el cruce de Los Patos en San

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 mendosajuanina es un espacio térreo articulado por el cps cordillerano. Este último se conformó como eje articulador de mercaderías en circulación durante el siglo XVIII.

<sup>16</sup> Las ciudades congregadas bajo la denominación Bajo Perú fueron agrupadas dentro de esta ruta por dos motivos: el primero, de acuerdo con la bibliografía, esta sostiene en su mayoría que los vínculos comerciales al salir de Buenos Aires se realizaban por la ruta del oeste de aquellos destinos. La segunda razón es que algunas notas de aduana mencionan el itinerario a seguir (véase cuadro 4). Asumo que una parte mínima de las notas analizadas haya llegado por otra ruta hacia esas ciudades, pero esta no modifica las tendencias analizadas.

Juan era considerado “el camino del contrabando” (Palomeque, 2006). La población de San Juan apenas superaba los 7 000 habitantes (Acosta, 2004), lo que representaba un mercado insuficiente para consumir los 4 395 registros de bienes declarados y las 532 notas de aduana que llegaron en sólo cinco años. El paso hacia la otra banda de la cordillera es más que obvio. Se cuenta con algunas guías en particular, que declararon abiertamente el paso desde San Juan a Copiapó, ciudad chilena más cercana y 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?

En principio, se advierte que la intensidad en los intercambios entre la región Río de la Plata y la ciudad de San Luis era baja (véase gráfica 1). En cinco años sólo fueron registradas 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 140<sup>17</sup> y 142<sup>18</sup> 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 (Sovarzo, 2019).

Por su parte, el Reino de Chile demuestra una intensa relación con la región Río de la Plata. Pese a la distancia es enviado hacia allí 37 % del total de notas de aduana. Y en particular, la ciudad de Santiago en el Reino de Chile y su puerto Valparaíso concentraron en mayor medida estos envíos transcordilleranos ya que, del total de envíos realizados al Reino de Chile, estas ciudades aglutinaron 80 %.<sup>19</sup> Estos datos coinciden con Cavieres (1996, p. 76), quien señala que la relación Santiago-Valparaíso resume la actividad mercantil externa del país, pero, al mismo tiempo, sintetiza las fuerzas centrífugas y centrípetas del comercio interno. Así, en el espacio con la mayor infraestructura económica de la época, se concentra también el grupo mercantil de mayor desarrollo local y el más directamente conectado con los centros mercantiles y financieros externos.

Nuestros datos también coinciden con los obtenidos por Juan José Martínez Barraza (2022, pp. 63-122), quien cuantificando las “importaciones” que arribaron a Santiago en el Reino de Chile durante el periodo 1773-1810, llegó a la conclusión que durante todo el periodo 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.

De nuevo en el análisis de las notas de aduana que se enviaron hacia el Reino de Chile, contabilizamos 23 mercaderías enviadas que se dirigieron a la ciudad de Concepción –todas ellas efectuadas en el año de 1783.<sup>20</sup> Al considerar como muestra los dos envíos realizados, se pudo verificar que estos fueron transportados en mulas: uno grande efectuado por José Flores con 19

<sup>17</sup> RegAduAR, base 1779-1783, nota 3207/1779.

<sup>18</sup> RegAduAR, base 1779-1783, nota 2253/1780.

<sup>19</sup> El historiador chileno Agustín Ross (1894) presentó un resumen de la operatoria del tráfico entre la región Río de la Plata y el Reino de Chile, señalando que “Chile recibía cada año cerca de mil arrobas de hierba del Paraguay, cuyo valor ascendía a trescientos mil pesos, algunas mantas ó 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” (p. 379).

<sup>20</sup> Según Marcello Carmagnani (2001), durante el periodo 1680 a 1830, el centro económico del Reino de Chile no es necesariamente Santiago, sino tres economías regionales que en un largo proceso van reorientándose permanentemente, casi siempre por estímulos externos, para ir conformando un solo mercado “tendencialmente capitalista”, que alcanza una cierta maduración y caracterización recién hacia 1830.

tipos de bienes diferentes (con distintas calidades de tela, papel, navajas y pañuelos) que por las cantidades registradas parece ser un viaje comercial<sup>21</sup> y otro menor realizado por Francisco Díaz Lavandero con 16 varas de bretaña ancha y 48 varas de bretaña angosta en lo que parece ser un viaje de retorno.<sup>22</sup>

Con este panorama general de los intercambios con el Reino de Chile, nos interesa detenernos en ciertas extravagancias y peculiaridades de las mercaderías que se dirigían hacia aquel destino. Por ejemplo, durante 1779-1780, se enviaron 53 pieles de tigre para el superintendente de la Casa de la Moneda del Reino de Chile,<sup>23</sup> Mateo Toro y Zambrano, conde de la Conquista y uno de los personajes más acaudalados del Reino de Chile (Eyzaguirre, 1951, p. 58).<sup>24</sup> También es de destacar la variedad de las medicinas que circularon hacia el mercado transandino, fueron ochenta y seis componentes distintos los que pudimos identificar, algunos de ellos de uso más conocido, tales como alcanfor, espíritu de vitriolo ácido (ácido sulfúrico) o piedra infernal (nitrato de plata), y otros más cercanos a lo que podríamos denominar con algo de sorna “brebajes brujeiles”, como: ojos de cangrejo, sal volátil de cuerno de ciervo o esperma de ballena, entre otras mercaderías de denominaciones curiosas.

Si continuamos con el rubro “salud” encontramos un oficio de 1760 en el que el gobernador de Buenos Aires envió al Cabildo de Mendoza una comunicación ordenando sean conducidos a Lima, vía el Reino de Chile, enfermos del “mal de San Lázaro” (lepra) que se remitían desde Buenos Aires. En él se expresa que “varios pobres que han venido de las provincias de arriba con el contagioso accidente de cáncer en la boca y otros miembros de su cuerpo y de los que regularmente llaman los facultativos mal de San Lázaro”.<sup>25</sup> Por orden del gobernador fueron enviados a las casas de extramuros de la ciudad, pero al estar ocupadas se decidió “remitirlos en las carretas que salen de esta ciudad para la de Mendoza que es camino regular para conducirse a la ciudad de Lima a entregarlos al hospital que su majestad tiene destinado para semejantes enfermos”.<sup>26</sup> En efecto, existió un hospital en Lima fundado en 1563 que trataba a los leprosos (Neyra, 2006), mas no tenemos mayores datos de esta travesía que, con certeza, ha sido muy dificultosa debido el miedo al contagio que esta enfermedad transmitía y la distancia a recorrer con los enfermos.

En el análisis de las notas de aduana que se dirigieron hacia el Bajo Perú, se observa también que predominaron los envíos desde Buenos Aires hacia la ciudad de Lima y su puerto El Callao. 185 notas de aduana fueron declaradas desde la región Río de la Plata con destino final a aquella ciudad, lo que concentró también la cantidad de notas de aduana que va hacia el Bajo Perú.

Los datos 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 con casi 50 000 habitantes (Pérez-Cantó, 1982). Capital del único virreinato de estas latitudes meridionales durante más de 250 años, concentró sobre ella un grupo de grandes comerciantes que se vinculó directamente –vía consignación– con sus pares de Cádiz y con los principales puertos

<sup>21</sup> RegAduAR, base 1779-1783, nota 538/1783.

<sup>22</sup> RegAduAR, base 1779-1783, nota 2143/1783.

<sup>23</sup> RegAduAR, base 1779-1783, nota 2798/1779.

<sup>24</sup> Según Eyzaguirre (1951), Toro y Zambrano tenía una casa que “el transeúnte que luego de atravesar la plaza mayor de Santiago, endilgaba sus pasos por la aristocrática calle de la Merced, topaba a poco más de unos veinte metros con una mansión de líneas severas e imponentes [...] Era la casona de piedra sillar pintada de rojo y frontis de dos pisos, cosa esta última nada común en la ciudad” (p. 117).

<sup>25</sup> Época colonial, sección Gobierno, documento 1, carpeta 45. Buenos Aires a 24 de diciembre de 1760. AGPM.

<sup>26</sup> Época colonial, sección Gobierno, documento 1, carpeta 45. Buenos Aires a 24 de diciembre de 1760. AGPM.

de Europa, Asia y el resto de América.<sup>27</sup> Los comerciantes eran la clase económica más poderosa de la sociedad limeña.<sup>28</sup> Para ser considerado uno de ellos, no sólo se debía tener tienda y participar del comercio de mercaderías españolas y americanas, sino que también se debía contar con un importante capital (Mazzeo de Vivó, 1994, p. 71). También, en Lima además de existir grandes caudales<sup>29</sup> como en Nueva España, se encontraban “muchos (que nombran piojaleros) de cincuenta, sesenta y ochenta y cien mil pesos, y entre ellos algunos de medio millón y de 800 000, cuyo cuerpo comprende uno de considerada opulencia repartida en multitud de individuos” (Céspedes del Castillo, 1946, p. 674). En comparación, en Buenos Aires, según lo expresado por 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 mucho de la importancia de los contactos comerciales que desde la región Río de la Plata buscaban alcanzar los mercados peruanos.

Sin embargo, entrado el siglo XVIII, la ciudad de Lima se encontraba en un proceso de transición en el que, si bien mantendría su predominio sobre un amplio *hinterland*, perdería parte de su influencia sobre una gran territorialidad que llegaba hasta las fronteras sur del dominio hispánico en las Indias (Céspedes del Castillo, 1946, p. 724). 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 arruinarían a mediados del siglo XIX. Así es como las 862 distintas mercaderías enviadas y las 203 notas de aduana que en total se dirigieron 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 que tenían las conexiones necesarias para prescindir del intermediario chileno y, directamente, negociar con los agentes limeños.

Por otra parte, el examen de las notas de aduana permite ahondar en las mercaderías que desde Río de la Plata se dirigieron hacia mercados tan alejados como particulares, siendo el caso de Cajamarca y Arequipa en el Bajo Perú.<sup>30</sup> La ciudad de Cajamarca, distante más de 4 770 kilómetros de la ciudad de Buenos Aires, contaba con unos 27 000 habitantes y tenía una importante producción agrícola-ganadera que abastecía a un *hinterland* de importancia y, en la segunda mitad del

<sup>27</sup> Para Bonialian (2012) estas conexiones muestran las distintas vinculaciones que se dieron en el comercio del Pacífico en el siglo XVIII, teniendo como ejes los puertos de El Callao, Acapulco y Manila.

<sup>28</sup> “Los grandes comerciantes fueron aquellos que, tanto por su capacidad económica como por sus relaciones sociales, pudieron considerarse como integrantes de una élite mercantil, un patriciado urbano que cumplió además otras funciones en el ámbito de la sociedad colonial. Pertenecieron a una orden militar, tuvieron cargos en la milicia, estuvieron vinculados a instituciones religiosas y, en algunos casos, compraron títulos de nobleza. Dentro de las funciones más importantes estaba la de ser regidor perpetuo en el Cabildo de Lima o alcalde en la misma institución, cargos que les permitían estar al tanto del comercio al menudeo, los precios, escaseces o abundancias y, por tanto, especular en las transacciones mercantiles” (Contreras, 2010, p. 261).

<sup>29</sup> Muestra del poder de esta corporación mercantil limeña puede ilustrarse a partir del préstamo instrumentado en el año 1777 “por la suma de 1 500 000 pesos fuertes para la financiación de la guerra contra los portugueses en el estuario del Plata” (Mazzeo de Vivó, 1994, p. 71).

<sup>30</sup> Como se mencionó hasta el momento se decidió mantener estas ciudades dentro de la órbita de la ruta del oeste hipotetizando que esas guías partían de Buenos Aires y llegaban al Bajo Perú por vía marítima. Existe la posibilidad de que también hayan recorrido el camino por tierra. Las notas de aduana no dan más información al respecto, confío en que un mayor recorrido bibliográfico esclarezca la ruta seguida por estos envíos.

siglo XVIII, gozó de un auge de su economía minera (Pereyra, 1996). Según nuestra base de datos, se registraron dos envíos con 23 distintas mercaderías hacia aquel destino, siendo todos realizados en 1780. Uno de ellos se realizó por parte del prefecto electo del convento betlemita de esa ciudad, llamado Juan Bethalem, quien se desplazó con su equipaje de uso, cinco libros de devoción y dos resmas de papel, sumado a dos libras de canela y clavo de olor, más unas catorce arrobas de yerba mate. Por último, más no menor, cargó con 75 varas de galón falso y 38 varas de galón fino como objetos de mercería, sin dudas destinado a embellecer las imágenes sagradas.<sup>31</sup> Previsiblemente, ninguno de estos objetos era para revender en el mercado cajamarquino, demasiado alejado y provisto por economías más cercanas.

En ese mismo sentido, es interesante conocer los productos que se llevaron desde la región Río de la Plata a la ciudad de Arequipa, recorriendo más de 3 000 kilómetros. Esta ciudad en el siglo XVIII era descrita desde sus actividades económicas como una zona productora de trigo, granos y ganados, y en las que en sus alrededores se encontraban “crecidas porciones de burros” y sus minas de plata abandonadas, así como distintos recursos naturales y productivos y, principalmente vitivinícola (Polvarini de Reyes, 2007).

En el aspecto comercial Arequipa era un mercado abastecedor de Potosí que, aunque a fines del siglo XVIII había perdido parte de su esplendor, aún seguía siendo un mercado de importancia. Según Contreras (2010, p. 132), “para el año 1800, Potosí consumió bienes de fuera del virreinato de La Plata por 2.8 millones de pesos, de los cuales 1.1 millones provinieron de la intendencia de Arequipa”. Este consumo potosino consistía de efectos de Castilla (bretañas, angaripolas, marquetas de cera, libros y muebles). Dado este tipo de producción para la comercialización se entiende el envío declarado por Tomás Balenzategui, comerciante integrante del Consulado de comercio de Buenos Aires (Kraselsky, 2010, p. 285), quien envió hacia Arequipa, en 1783, 64 esclavizados para Francisco de la Madrid en carretas de Francisco Javier López Madrid.<sup>32</sup> Desde ese mismo punto de vista se declararon otras notas de aduana en las mismas carretas de López Madrid que complementaron el envío con ocho esclavizados más pertenecientes a Juan Valle y a Alejandro Silva Valdez. Por último, y con otros objetivos, se registró en noviembre de 1782, el envío declarado por el obispo de Arequipa<sup>33</sup> quien llevaba consigo su equipaje de viaje, silla de montar, víveres para el camino, su vestimenta pontifical y sesenta libros, cuyo títulos o contenido no se declararon.<sup>34</sup>

Ahora bien, si se pasa al análisis de la cantidad de registros de bienes contenida 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 (Jumar, 2019, p. 300). En otras palabras, a diferencia de la *frecuencia* que muestra la cantidad de envíos y transacciones realizadas, en la

<sup>31</sup> RegAduAR, base 1779-1783, nota 2532/1780.

<sup>32</sup> RegAduAR, base 1779-1783, nota 3453/1783.

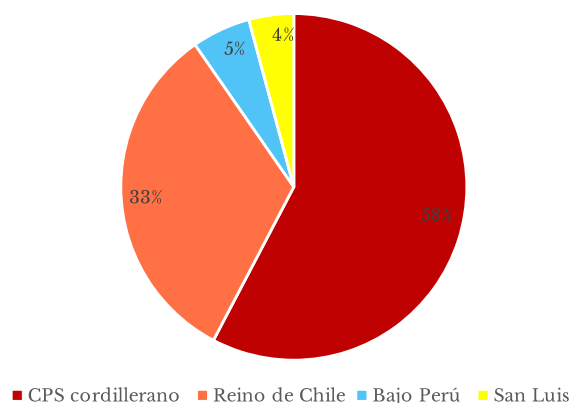
<sup>33</sup> Probablemente se trate de Miguel de González de Bassécourt, quien fue “[n]ombrado obispo de Arequipa y tomada posesión de su nueva diócesis en 1783, se puso inmediatamente a trabajar desarrollando ideas misioneras hasta cierto punto novedosas y llamando poderosamente la atención cuando, en ocasión del terremoto de 1784, se entregó públicamente a desusados actos de penitencia y distribuyó sus rentas entre los necesitados”. Recuperado de <http://aunamendi.eusko-ikaskuntza.eus/eu/gonzalez-de-bassecourt-miguel-de/ar-67292/>

<sup>34</sup> RegAduAR, base 1779-1783, nota 2832/1782.



*densidad* se busca, mediante la cuantificación de la cantidad de registros de bienes contenidos en cada nota de aduana, evaluar parcialmente los volúmenes transados con los que se está trabajando (véase gráfica 2).<sup>35</sup>

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



Fuentes: RegAduAR, base 1779-1783, véase cuadro 3.

Los datos obtenidos expresados en la gráfica 1 (véase cuadro 2) y en la gráfica 2 (véase cuadro 3) nos permiten comparar aquello que llamamos frecuencia y densidad en los contactos. En líneas generales ambos cuadros muestran porcentajes similares que relacionan ambas categorías, es decir, a mayor frecuencia mayor densidad de mercaderías enviadas. 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 mucha variedad de productos se realizaba en mayor grado hasta el cruce cordillerano. Como se viene sosteniendo en este artículo, al cps cordillerano llegaba una importante y variada cantidad de mercaderías que tras el reacondicionamiento seguirá camino hacia tierras transcordilleranas.

Además, coordinando la información –cuadros 2 y 3– se obtiene que en promedio se envían 7.15 tipos de bienes por nota de aduana. Los envíos que se realizaban hacia el cps cordillerano (8.24 en promedio) superan ese promedio y, en el caso del Reino de Chile (6.18), son inferiores a la media y más aún en el caso del Bajo Perú (4.24). La dinámica que puede estar indicando esta menor variedad de bienes enviados hacia el Bajo Perú tendría que ver con que los envíos a larga distancia debían ser precisos, enviar la mercadería pedida o solo la que se sabe que se va a vender.<sup>36</sup> ¿Para qué hacer el gasto comercial de tantos kilómetros en algo que ya estaba ofertado en ese mercado? En este caso los comerciantes debían hacer valer el poder de la información sobre lo demandado en las distintas plazas comerciales. En un sentido inverso, en el caso de lo enviado

<sup>35</sup> Los límites de este análisis están claros, pero buscan acercarse a los volúmenes que se comercian (Jumar, 2020).

<sup>36</sup> Se tiene en cuenta que puede haber menos variedad, pero más cantidad o valor. Por ejemplo, en un envío de esclavizados, la nota de aduana contiene un solo bien, pero puede ser mucha cantidad de ellos. Lo que la densidad nos permite medir es la variedad de productos enviados (Jumar, 2019).

Cuadro 3. Densidad de registros de los envíos de mercaderías desde Buenos Aires hacia la ruta del oeste 1779-1783

<i>Destino</i>	<i>1779</i>	<i>1780</i>	<i>1781</i>	<i>1782</i>	<i>1783</i>	<i>Total</i>	<i>Porcentaje total</i>
CPS cordillerano	2 433	2 091	1 411	1 326	1 809	9 070	57.69
Mendoza	1 173	1 258	645	518	1 057	4 651	29.58
San Juan	1 246	833	766	798	752	4 395	27.96
Tunuyán	14	-	-	10	-	24	0.15
San Luis	267	109	43	75	165	659	4.20
Reino de Chile	390	746	573	822	2 599	5 130	32.63
Chile (sin especificar)	52	129	120	186	345	832	5.29
Concepción	-	-	-	-	23	23	0.15
Copiapó- Coquimbo	3	11	50	40	68	172	1.09
Santiago- Valparaíso	3 35	6 06	4 03	5 96	2 163	4 103	26.10
Bajo Perú	22	143	23	145	529	8 62	5.48
Arequipa	-	-	-	7	5	12	0.08
Bajo Perú (sin especificar)	1	1	-	1	-	3	0.02
Cajamarca	-	8	-	-	-	8	0.05
Callao-Lima	21	122	23	137	443	746	4.74
Tarapacá	-	12	-	-	81	93	0.59
Total	3 112	3 089	2 050	2 368	5 102	15 721	100

Fuente: RegAduAR, base 1779-1783.

al cps cordillerano podía ser más variado ya que, por un lado, a esos mercados no llegaba oferta de otros puntos, como sí sucedía en tierras bajoperuanas y, por el otro, el gasto del envío no era tan grande como al Bajo Perú.

Por otro lado, el cuadro 4 nos brinda la posibilidad de conocer, fehacientemente, el plan de travesía comercial que iban a realizar los comerciantes al salir desde el Río de la Plata. Al considerar la totalidad de las notas de aduana registradas, solo 10 % señala el recorrido planeado. Como norma, los declarantes manifestaron el primer destino para tener flexibilidad a la hora de proseguir camino hacia otros mercados más importantes. En 70 notas de aduana se anunció la circulación de mercaderías Río de la Plata-Mendoza-Santiago en el Reino de Chile y en 68 de ellas a Chile en general. Al ser el único paso legal que existía, los comerciantes no tenían ningún inconveniente en declarar el destino de sus mercaderías. De manera similar sucede con la tercera y cuarta ruta principal expresada en las notas de aduana, que señalaban que al salir de Buenos Aires se llevaban las mercaderías, primero, a Mendoza y a Santiago y/o Chile para luego, pasar a Lima.

En sentido contrario, llama la atención las ocho notas de aduana que declararon llevar mercaderías a San Juan y luego a Copiapó, a Santiago o a Chile, por el paso de Los Patos. En una primera instancia este dato, un tanto menor, pareciera ir en contra de lo señalado anteriormente en relación con la importancia del comercio sanjuanino hacia el Reino de Chile, sin embargo, se entiende que en las notas de aduana no se pueden declarar el plan de cruzar las mercaderías por el paso no permitido sanjuanino. Con un análisis de las mercaderías que se indican abiertamente

Cuadro 4. 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

<i>Ruta de destino</i>	<i>Cantidad notas de Aduana</i>
Río de la Plata-Mendoza-Santiago de Chile	70
Río de la Plata-Mendoza-Chile	68
Río de la Plata-Mendoza-Lima	15
Río de la Plata-Mendoza-Valparaíso	2
Río de la Plata-Mendoza-San Juan	2
Río de la Plata-Mendoza-Copiapó/Coquimbo	2
Río de la Plata-San Juan-Copiapó	4
Río de la Plata-San Juan-Santiago de Chile	2
Río de la Plata-San Juan-Chile	7
Río de la Plata-San Juan-Potosí	1
Río de la Plata-San Luis-Córdoba	2
Río de la Plata-San Luis-Mendoza	6
Río de la Plata-Santiago-Lima	32
Río de la Plata-Santiago-Chile	3
Río de la Plata-Santiago-Valparaíso	1
Río de la Plata-Chile-Lima	10
Río de la Plata-Chile-Tarapacá	1
Río de la Plata-Valparaíso-Lima	4
Total	232

Fuente: RegAduAR, base 1779-1783.

que transitarían por el paso de Los Patos se encuentran como rubros principales, 1 824 arrobas de yerba, 5 184 cuchillos, 104 resmas de papel, cinco esclavizados, telas de lino diversas y 48 arrobas de planchuelas de hierro. Todo parece indicar que las mercaderías puestas en circulación por este paso serían para comercializar ya que, por sus volúmenes, nadie especularía que son para uso personal.

Por último, como una peculiaridad dentro de estas notas de aduana, se encontró una de ellas que nos generó distintos interrogantes. El 30 de abril de 1783, Isidro Elías declaró que llevaría primero a San Juan y luego a Potosí: un barril; cuarenta varas de madera de Petiribi y tres esclavizados.<sup>37</sup> 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.<sup>38</sup> Lo que no se ha podido conocer aún 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 dos esclavizados? Tal vez esta nota de aduana revela el camino cps cordillerano-Santiago-Arequipa y de ahí, al este a Potosí. Sólo conjeturas podríamos hacer ante tan peculiar recorrido. Aunque la conexión entre los mercados de San Juan y Potosí ya la había

<sup>37</sup> RegAduAR, base 1779-1783, nota 1588/1783.

<sup>38</sup> Véase *Mercurio de España*, t. III, septiembre de 1785, p. 290. Madrid: Imprenta Real. Recuperado de [https://books.google.com.ar/books?id=DiIE9btXv\\_4C&pg=PA290&dq=MASONDO,+PEDRO+NARCISO&hl=es419&sa=X&ved=0ah](https://books.google.com.ar/books?id=DiIE9btXv_4C&pg=PA290&dq=MASONDO,+PEDRO+NARCISO&hl=es419&sa=X&ved=0ah)

señalado Assadourian (1982, cap. II) para el siglo XVI, también fue manifestada por el representante de San Juan en el Consulado, José Godoy Oro, quien señalando otras problemáticas, brindó una pista de esta conexión “y esta exportación [se refiere a las ventas de aguardiente en Potosí] no lo hacen traficantes o comerciantes [...] sino algunos cosecheros que, teniendo barriles y mulas, y ahorrando fletar logran vender uno y otro dejando lo preciso para su regreso” (Martínez, 1961, p. 188).

Más allá de la distancia, que no es menor, pensemos que era muy diferente la venta hacia Potosí que la que se hacía en la región Río de la Plata, ya que a la primera ciudad era conveniente ir con mulas porque tanto transporte como producto, podía ser vendido en tierras alto peruanas obteniendo un retorno en metálico (Tandeter, Milletich y Schmit, 1994). En cambio, hacia Río de la Plata, por ejemplo, el precio pagado por las mulas no era tan alto como el que se obtenía en Potosí. En definitiva, una travesía muy larga, pero con la posibilidad de obtener de primera mano las codiciadas monedas potosinas.

Una segunda peculiaridad que se pudo observar en el examen de las notas de aduana, se refiere al envío de vestimenta que servía para investir a una persona de importancia en una orden determinada. Este fue el caso, del envío a Mendoza de un Hábito de la Orden de Carlos III que se realizó en un cajón el 30 de septiembre de 1782, declarado por Manuel José Altolaquirre.<sup>39</sup> Este distinguido miembro de la Real Orden no figura en las fuentes trabajadas, tampoco si esta prenda continuaba viaje hacia otros destinos. Sólo se puede especular que podría ser para algún miembro de la Real Audiencia de Chile, ya que algunos de ellos habían ingresado a esa Real y Distinguida Orden.<sup>40</sup>

Por otra parte, la cantidad de declarantes que expresó la voluntad de enviar distintos bienes por la ruta del oeste fue un total de 772 individuos que, por lo menos una vez en cinco años, se dispuso a remitir al menos un producto. De ellos, 186 expresaron su procedencia, siendo 112 de la región Río de la Plata, 41 de San Juan, 23 de Mendoza, tres de San Luis, tres de Santiago en el Reino de Chile, uno de Córdoba, uno de Chile (sin especificar), uno de Copiapó, uno de Lima (véanse cuadros 5 y 6). Como se puede apreciar, la enorme mayoría eran vecinos de la región Río de la Plata que declararon iniciar viaje hacia el oeste, sin embargo, en segundo término, 64 de ellos son vecinos del cps cordillerano y, en mayor cantidad, resultaron ser más sanjuaninos que mendocinos. Otra vez recordemos que, en caso de llevar mercadería a San Juan, no podían atravesar legalmente por el paso de Los Patos hacia el Reino de Chile desde tierras sanjuaninas, aunque poco parece importar su prohibición (Rivera y Fanchín, 2006; Palomeque, 2006).

<sup>39</sup> RegAduAR, base 1779-1783, nota 2520/1782.

<sup>40</sup> En detalle y por año de entrada: “los regentes Tomás Antonio Álvarez de Acevedo (1785), y Fernando Márquez de la Plata (1796); los oidores Benito María de la Mata, José Lucas Gorbea y Vadillo (1796), y Luis de Urriola y Echeverz (1796); y los fiscales Ambrosio Zerdán de Landa y Simón Pontero (1794), y Joaquín Pérez de Uriondo y Martierena (1794)” (Barrientos, 2000, p. 545).

Cuadro 5. Detalle, declarantes que exponen su lugar de residencia

Declarante	Vecino	Declarante	Vecino	Declarante	Vecino	Declarante	Vecino
Albaroa Barrera, Matías Acosta, José	Buenos Aires Mendoza	Castro, José Miguel Caveza, Ramón	Mendoza Lima	Lazcano, José Antonio Lazcano, Juan Ángel Lerdo Tejada, Eugenio Lerdo	Buenos Aires Buenos Aires	Sáenz Herminia, Manuel Antonio Sainz Cavia, Gregorio	Buenos Aires Buenos Aires
Aguirre, Agustín Casimiro	Buenos Aires	Cires, Eusebio	Buenos Aires	Tejada, José Lezica, Juan	Buenos Aires Buenos Aires	Sainz Maza, Isidro	Mendoza
Aguirre, Cristóbal	Buenos Aires	Concepción, Juan Antonio	Buenos Aires	Lezica, Juan Antonio	Buenos Aires	San Pedro Y Pasos, Leonardo	Buenos Aires
Albariño, Jacinto	Buenos Aires	Correa, Antonio	San Juan	Lezica, Juan José	Buenos Aires	Sánchez Velazco, Cecilio	Buenos Aires
Aldao, Francisco	Mendoza	Da Costa Ferreira, José	Buenos Aires	Linares, Francisco	Buenos Aires	Santa Coloma, Gaspar	Buenos Aires
Allende, Tomás	Córdoba	Dantas, Antonio José	Buenos Aires	Madrid, Francisco	Buenos Aires	Saraza, Saturnino	Buenos Aires
Almandoz, Ramón	Buenos Aires	Díaz Vivar, Pedro	Buenos Aires	Manilla, Gerónimo	Buenos Aires	Sarratea, Martín	Buenos Aires
Alsina, Jaime	Buenos Aires	Díaz, José	Santiago de Chile	Martínez Lerdo, Eugenio	Santiago de Chile Buenos Aires	Silva, Joaquín, José	Buenos Aires
Álvarez, Saturnino José	Buenos Aires	Encinas, Pedro	Mendoza	Martínez Ochagavía, Manuel	Buenos Aires	Sosa, Julián	San Luis
Álvarez, Timoteo	Buenos Aires	Escalada, Antonio José	Buenos Aires	Millán, José	Buenos Aires	Sosa, María Juana (M)	Buenos Aires
Alzaga, Martín	Buenos Aires	Escalada, Francisco Antonio	Buenos Aires	Gabriel	Buenos Aires	Sotomayor, Joaquín	Santiago de Chile
Alzaga, Mateo Ramón	Buenos Aires	Espes, Cosme	Buenos Aires	Millán, Manuel	Buenos Aires	Suarez, Rafael	Buenos Aires
Andújar, Fr ancisco	Colonia	Espínola, Pedro	Buenos Aires	Miquelperisena, Pedro José	Buenos Aires	Terri, Ambrosio	Buenos Aires
Aragón Polo, Vicente	Buenos Aires	Esquivel, Antonio	Buenos Aires	Molina, Jacinto	Mendoza	Tollo, Miguel	Buenos Aires
Arandia, Baltazar	Buenos Aires	Fernández Braga, Custodio	Buenos Aires	Moreira, Juan	Buenos Aires	Torres, Isidro	San Luis
Badiola, Diego	Chile	Fernández, Tomás	Buenos Aires	Morel, Juan	Mendoza	Trillo, Domingo	Buenos Aires
Balenzategui, Tomás	Buenos Aires	Ferreira Cruz, Manuel	Buenos Aires	Moreno	Buenos Aires	Ugarte, Francisco Ignacio	Buenos Aires
Balvastro, Isidro José	Buenos Aires	Ferrín, Julián	Buenos Aires	Tejada, Francisco	Buenos Aires	Ugarte, Juan Amancio	Buenos Aires
Bargas, Rafael	Mendoza	Gainza, José Antonio	Buenos Aires	Obligado, Antonio	Buenos Aires	Valdivia, Fr ancisco	Buenos Aires
Barquín, José Antonio	Buenos Aires	García Prida, Manuel	Buenos Aires	Pasos, Domingo	Buenos Aires	Vázquez Barrera, Manuel	Buenos Aires
Barquín, Manuel Antonio	Buenos Aires	García Zañiga, Esteban Justo	Buenos Aires	Patrón, Lorenzo	Buenos Aires	Vidal, José Francisco	Buenos Aires
Barroso, Juan Manuel	Mendoza	García, Benito	Mendoza	Pelliza, Domingo Pereda	Buenos Aires	Videla Aguiar, Juan Agustín	Buenos Aires

Fuente: RegAduAR, base 1779-1783.

Cuadro 6. Detalle, declarantes que exponen su lugar de residencia

<i>Declarante</i>	<i>Véctino</i>	<i>Declarante</i>	<i>Véctino</i>	<i>Declarante</i>	<i>Véctino</i>	<i>Declarante</i>	<i>Véctino</i>
Basavilbaso, Manuel	Buenos Aires	García, Juan Miguel	Buenos Aires	Pereira Lucena, José	Buenos Aires	Videla, José Norberto	Mendoza
Basavilbaso, Manuel (hijo)	Buenos Aires	Giménez, Fausto	San Luis	Pereira, José	Montevideo	Videla, Pedro León	Mendoza
Belgrano Pérez, Domingo	Buenos Aires	Gómez, Ramón	Buenos Aires	Pesoa, María Isabel (M)	Buenos Aires	Ville, Juan	Buenos Aires
Benegas, José Clemente	Mendoza	Gurruchaga, José	Buenos Aires	Pinto, Joaquín	Buenos Aires	Villota, Tomás	Buenos Aires
Bentacu, Juan Antonio	Buenos Aires	Heras, Bernardo Gregorio	Buenos Aires	Portoi, Pedro	Buenos Aires	Wames, Manuel Antonio	Buenos Aires
Blanco, Francisco Gregorio	San Juan	Insiarte, Juan	Buenos Aires	Prast Griera, Ignacio	Buenos Aires	Wright, Juan Carlos	Buenos Aires
Botello, José	Buenos Aires	Insua, Tomas	Buenos Aires	Puebla, Pedro	Mendoza	Zamora, Miguel	Buenos Aires
Cabrera, Francisco	Buenos Aires	Iparraguirre, Pedro	Mendoza	Rincón, Andrés	Montevideo	Zapiola, Manuel Joaquín	Buenos Aires
Cádiz, Juan	Mendoza	Jordán, José	Mendoza	Rivas, José	Mendoza	Zavala, Pedro	Buenos Aires
Campos, Antonio	Copiapo	Jurado, Gavino	Mendoza	Robledo, Manuel	Buenos Aires	Zelada, Manuel Pedro	Buenos Aires
Canave, Juan	Buenos Aires	Jurado, Hilarión	Mendoza	Rodríguez, Mateo	Mendoza		
Cantero, Diego	Buenos Aires	Laval, Pedro	San Juan	Rosario, Joaquín	Mendoza		
Castañón, Francisco	Buenos Aires	Lazcano, Agustín Antonio	Buenos Aires	Rosas, Francisco Javier	Mendoza		

Fuente: RegAduAR, base 1779-1788.



Esta importante cantidad de declarantes habla de la poca concentración comercial que existía en esta coyuntura para el envío de mercaderías y transformarse, al menos por un tiempo, en un comerciante de mediana o larga distancia. En este listado que se pudo reunir, encontramos a los grandes comerciantes que han sido trabajados o han dejado archivos de importancia como los Lezica y Santa Coloma (Socolow, 1991), Domingo Belgrano Pérez (Gelman, 1996), los Basavilbaso (Jumar, 2011) o los Azcuénaga y Andonaegui (Senor, 2005). Estos se encuentran junto a un grupo de ignorados “comerciantes” o meros declarantes aún desconocidos por la historiografía, tanto porque no han dejado documentación o porque son personas del común, que viajan llevando pequeños lotes de mercaderías tanto para su consumo familiar como para realizar una pequeña venta o encargo en el ámbito local.

Por otra parte, del total de 772 declarantes hubo 85 que expresaron su actividad. Así es como encontramos: 27 transportistas, 26 comerciantes, trece religiosos, once funcionarios, cuatro militares, dos carpinteros, un platero y un abogado. Aunque encontramos mayoría de profesionales mercantiles en esta muestra, también figuran actores que, teniendo otra actividad, apostaron a un negocio comercial ocasional. Con todas las precauciones del caso, se puede cavilar que para 1777, en los padrones de Buenos Aires, los comerciantes de la ciudad ascendieron a 128 (Socolow, 1975). Y si se tiene en cuenta que los comerciantes que se declaraban en los padrones eran los de mayor poder económico, sólo 20 % de ellos se adentraron a comerciar en el periodo 1779-1783, otro posible reconocimiento más a que en esta coyuntura histórica, los grandes comerciantes prefirieron resguardar, mientras tanto, sus fortunas dando paso a otros en la práctica comercial.

Otra indagación que se puede realizar a partir del estudio de las notas de aduana, es el del seguimiento de los transportistas que recorrían la ruta del oeste. De las 2 199 notas de aduana que fueron registradas, se encontró que en 1 533 de ellas, casi 70 % del total, se reconoció que serían enviados los bienes en tropas de carretas, 14 % en arrias de mulas y 15 % no especifican en qué medio de transporte serán enviados los bienes por la ruta del oeste (véase cuadro 7). Este dato corrobora nuestra hipótesis en relación con el cps cordillerano y su función como eje reacondicionador de las mercaderías en su traspaso montañoso.<sup>41</sup> Se entiende que, si por lo menos 1 533 notas de aduana llegaron a los mercados cordilleranos, un gran porcentaje de ellas debió reacondicionar los bienes para trasladarlos en mula hacia el Reino de Chile. Tampoco se deben perder de vista las 324 notas de aduana que señalaron su partida en mulas desde la misma Buenos Aires. De este modo, esos comerciantes se ahorraban el reacondicionamiento al llegar al cps cordillerano y podían pasar de inmediato hacia la otra banda, aunque, cambiando de animales.

Con la base de datos, también se pudo identificar un total de 450 distintos transportistas entre 1779 y 1783 recorriendo la ruta comercial entre la región Río de la Plata-Santiago en el Reino de Chile.<sup>42</sup> Distinguir entre quiénes de ellos eran transportistas profesionales y quiénes sólo son coyunturales, es decir, que realizaban esta actividad sólo para aumentar los ingresos de su principal actividad económica, es en suma difícil. Desde nuestro punto de vista, conocidos los peligros y la

<sup>41</sup> Miguel Ángel Rosal (1988) nos permite realizar un contrapunto y matizar nuestras hipótesis; contabiliza un total de 514 transportistas que circula por la ruta del oeste, y también logra identificar a 186 (36.19 %) como carreteros y 328 (63.81 %) como muleros en los siete años de muestra entre 1781 y 1811.

<sup>42</sup> Este trabajo se realizó contabilizando los nombres de las personas que se registra en las notas de aduana como los que iban a realizar el transporte de las mercaderías. Del total, se descontó los nombres que se repetían y los que con otra ortografía o similar nombre parecían ser la misma persona. Por ejemplo: Alduñate, Alejo y Aldunate, Alejo o Cardozo, Mateo y Cardoso, Mateo. Estos fueron unificados en una sola persona.

Cuadro 7. Transporte utilizado desde Buenos Aires hacia la ruta del oeste 1779-1783

<i>Tipo de transporte</i>	<i>1779</i>	<i>1780</i>	<i>1781</i>	<i>1782</i>	<i>1783</i>	<i>Total</i>	<i>Porcentaje total</i>
Tropa de carretas	204	301	239	330	459	1 533	69.71
Arrieros mulas	47	81	56	69	71	324	14.72
Sin especificar	64	77	53	55	93	342	15.57
Total	315	459	348	454	623	2 199	100

Fuente: RegAduAR, base 1779-1783.

necesidad de conocimientos que se debían tener para lograr con éxito la travesía cuesta pensar en, por ejemplo, agricultores o pequeños comerciantes que, sin más, se arrojaron al camino a llevar las mercaderías por más de 1 200 kilómetros.

Por otra parte, ahondamos en la búsqueda de aquellas mujeres que declararon el envío de distintos bienes. Se encuentra a trece de ellas que, con distintas intensidades, enviaron productos desde la ruta del oeste. Son en total quince notas de aduana con 33 bienes, enviados por mujeres (véase cuadro 8). Los destinos fueron: seis envíos a Mendoza, seis a Santiago en el Reino de Chile, dos a Lima y un envío a la ciudad de San Luis. Los bienes más importantes en detalle son: yerba mate y otros productos alimenticios, mobiliario, bazar, telas, papel y esclavizados sin presentar ninguna singularidad en relación con el total de envíos. Por su distancia, las dos notas de aduana que llaman más la atención son las registradas por Bruna Bartola Quiroga y Petrona de la Mata a la ciudad de Lima en febrero y diciembre de 1783, respectivamente.<sup>43</sup> En ambos casos, cada una de ellas señala el viaje a realizar con el único fin de llevar un esclavizado, siendo en el primero de los casos a ruego de Bernardo Crosa. Lamentablemente de estas mujeres no se ha encontrado más información que nos permita conocer si estaban relacionadas con el comercio o con los sectores del poder económico, tanto en Lima como en Buenos Aires.

De igual forma, Marcela Aguirrezabala (2011) investigó la participación de las mujeres rioplatenses en la dinámica mercantil durante el periodo 1778-1806. Contabilizando un total de cincuenta mujeres que en ese periodo se encargaron de realizar transacciones comerciales, siendo ellas las personas de cuya cuenta y riesgo se enviaban o traían los bienes, en su investigación se menciona que sólo doce de ellas fueron las que se encargaban de “importar” productos. De los listados que presenta Aguirrezabala, solo una persona coincide con las que figuran en nuestra base de datos: María Luisa Moreno, quien aparece en las notas de aduana enviando 1 660 arrobas de yerba mate a Santiago en el Reino de Chile a su esposo Francisco Santos Rubio,<sup>44</sup> mientras que en los registros de Aguirrezabala (2010, p. 435) figura pidiendo en 1780 un préstamo de 2 000 pesos. De esta manera, se entiende que María Luisa Moreno junto a su marido se dedicaban a la actividad comercial, por lo menos en ese periodo, a diferencia de las otras doce mujeres que figuran en nuestros registros y se puede pensar que, por la coyuntura de retiro de los grandes comerciantes, o por otro motivo al que no se consigue acceder, se dedicaron eventualmente a la comercialización a mediana distancia.

<sup>43</sup> RegAduAR, base 1779-1783, notas 526/1783 y 3968/1783.

<sup>44</sup> RegAduAR, base 1779-1783, notas 295/1782; 413/1782; 3002/1782.

Cuadro 8. Detalle de las declarantes mujeres que desde Buenos Aires envían mercaderías por la ruta del oeste 1779-1783

<i>Año</i>	<i>Guía</i>	<i>Declarante</i>	<i>Vecina Buenos Aires</i>	<i>Apoderado (Aruego)</i>	<i>Destino</i>	<i>Transporte</i>
1779	500	Concepción, María Joaquina de la Concepción, María	-	-	Mendoza	Carreta
1779	500	Joaquina de la	-	-	Mendoza	Carreta
1780	280	González, Juana Josefa	-	-	Mendoza	Tropa
1780	280	González, Juana Josefa	-	-	Mendoza	Tropa
1780	280	González, Juana Josefa	-	-	Mendoza	Tropa
1780	280	González, Juana Josefa	-	-	Mendoza	Tropa
1780	280	González, Juana Josefa	-	-	Mendoza	Tropa
1780	2 989	Contreras, María Mercedes	-	Salas, Eduardo	Mendoza	Carreta
1780	2 989	Contreras, María Mercedes	-	Salas, Eduardo	Mendoza	Carreta
1781	1 871	Pesoa, María Isabel	X	-	Mendoza	Carreta
1781	2 349	Sosa, María Juana	X	-	Mendoza	Carreta
1781	2 349	Sosa, María Juana	X	-	Mendoza	Carreta
1781	2 349	Sosa, María Juana	X	-	Mendoza	Carreta
1781	2 349	Sosa, María Juana	X	-	Mendoza	Carreta
1781	2 349	Sosa, María Juana	X	-	Mendoza	Carreta
1781	2 349	Sosa, María Juana	X	-	Mendoza	Carreta
1781	2 349	Sosa, María Juana	X	-	Mendoza	Carreta
1781	2 349	Sosa, María Juana	X	-	Mendoza	Carreta
1782	102	Villarino, Josefa	-	Gabriel, Ortiz	Santiago	Carreta
1782	295	Moreno, María Luisa	-	-	Santiago	Carreta
1782	325	Almandoz, Magdalena	-	-	Mendoza	-
1782	325	Almandoz, Magdalena	-	-	Mendoza	-
1782	325	Almandoz, Magdalena	-	-	Mendoza	-
1782	325	Almandoz, Magdalena	-	-	Mendoza	-
1782	325	Almandoz, Magdalena	-	-	Mendoza	-
1782	413	Moreno, María Luisa	-	-	Santiago	Carreta
1782	3 002	Moreno, María Luisa	-	-	Santiago	Carreta
1782	3 025	Allende, Lupe	-	-	San Luis	Mulas
1782	3 025	Allende, Lupe	-	-	San Luis	Mulas
1783	286	Tejeda, Eugenia	-	-	Santiago	Carreta
1783	526	Quiroga, Bruna Bartola Burgos, María	-	Crosa, Bernardo Fernández Braga,	Lima	-
1783	1 105	de los Ángeles	-	Custodio	Santiago	-
1783	3 968	Mata, Petrona de la	-	-	Lima	Carreta

Fuente: RegAduAR, base 1779-1783.

## CONCLUSIONES

El estudio realizado busca mostrar algunos de los resultados generales obtenidos para la ruta comercial región Río de la Plata-Santiago en el Reino de Chile y el Bajo Perú tras el trabajo de análisis de las notas de aduana de Buenos Aires. Esta investigación nos proporcionó la información sufi-

ciente para comprender, en una primera instancia de análisis, tres fenómenos comerciales: a) la importancia de la ruta comercial observada en relación con la ruta que comunicaba a la región Río de la Plata con Córdoba y finalmente el Potosí, habitualmente ponderada por la historiografía. No es una cuestión de determinar cuál de ellas es la más importante, sino la idea es sopesar ambas rutas, entendiendo, la importancia de ellas en el periodo. b) Dentro de la ruta comercial analizada, observamos tanto la concentración de envíos hacia el cps cordillerano (Mendoza y San Juan) y la ciudad de Santiago de Chile. Aquellas economías funcionaban como una verdadera garganta del comercio sudamericano (Sovarzo, 2019). c) Dentro de la importancia del cps cordillerano no debemos dejar de lado la magnitud de los envíos que se dirigieron hacia San Juan, pese a que este mercado no tenía la importancia demográfica de Santiago en el Reino de Chile o de Lima en el Bajo Perú, ni tampoco ser un puerto seco legal como lo era Mendoza. La importancia de San Juan remite a su posibilidad de conectar economías tanto como la ciudad mendocina pese a su ilegalidad.

Por otra parte, en un trabajo cualitativo no debe dejarse de lado la gran cantidad de detalles que el análisis de las notas de aduana nos permite comprender del fenómeno mercantil. En este trabajo pudimos abordar las fuentes que nos remite tanto a aquellas mercaderías que lejos de nuestra comprensión nos muestran todo un mundo de brebajes que circulaban para tratar los más diversos males. También los casos que rompen con la generalidad circulatoria nos permiten pensar lo variado de los negocios consumados en aquella época. Salían oportunidades en mercados lejanos y eran aprovechados por los agentes comerciales. En relación con esto último, en la época estudiada vemos una proliferación de agentes mercantiles que nos aleja de la visión de una concentración comercial en unas cuantas figuras de renombre. En resumen, en estas aparentes minucias particulares, propias de la época que se trabaja, también debemos enfocarnos para comprender todo lo que ellas nos muestran más allá de los datos generales obtenidos, recordando siempre que *existe todo un mundo en los detalles*.

#### LISTA DE REFERENCIAS

- Acosta, R. (2004). El medio natural en la región de Cuyo en el siglo XVIII. En A. Fanchín (ed.), *Espacio y población. Los valles cuyanos en 1777* (pp. 19-46). Universidad Nacional de San Juan; Academia Nacional de Historia.
- Aguirrezabala, M. S. (2010). *Las mujeres en la actividad mercantil, financiera y marítima del Río de la Plata a fines del Antiguo Régimen* [Tesis doctoral, Universidad Nacional del Sur]. <https://repositoriodigital.uns.edu.ar/handle/123456789/2167>
- Aguirrezabala, M. S. (2011). La dinámica mercantil de las mujeres rioplatenses frente al resquebrajamiento del Antiguo Régimen (1806-1810). *Anuario del Instituto de Historia Argentina*, 11, 107-134. <https://repositoriodigital.uns.edu.ar/handle/123456789/3107>
- Amaral, S. (1990). Comercio libre y economías regionales. San Juan y Mendoza, 1780-1820. *Jahrbuch für Geschichte Lateinamerikas*, 27(1), 1-68. <https://doi.org/10.7788/jbla-1990-0103>
- Assadourian, C. S. (1982). *El sistema de la economía colonial: el mercado interior, regiones y espacio económico*. Instituto de Estudios Peruanos.
- Barrientos, J. (2000). *La Real Audiencia de Santiago de Chile (1605-1817): la institución y sus hombres: vol. CD-ROM, Derecho y justicia en Iberoamérica*. Fundación Histórica Tavera.

- Biagardi, N. A. (2015). *Expansión territorial, producción ganadera y relaciones de poder en la región Río de la Plata: Montevideo y Maldonado a fines del siglo XVIII* [Tesis de doctorado, Universidad Nacional de La Plata]. <https://doi.org/10.35537/10915/46981>
- Bonialian, M. (2012). *El Pacífico hispanoamericano: política y comercio asiático en el imperio español, 1680-1784: la centralidad de lo marginal*. Colegio de México.
- Bonialian, M. y Hausberger, B. (2018). Consideraciones sobre el comercio y el papel de la plata hispanoamericana en la temprana globalización, siglos XVI-XIX. *Historia Mexicana*, 68(1), 197-244. <https://doi.org/10.24201/hm.v68i1.3641>
- Borucki, A. (2016). Notas sobre el tráfico de esclavos al Río de la Plata durante el siglo XVIII. *Revista Latino-Americana de Estudos Avançados*, 1(1), 7-28. <https://revistas.unila.edu.br/relea/article/view/534>
- Braudel, F. (1984). *Civilización material, economía y capitalismo, siglos XV-XVIII* (1-1, 2, 3). Alianza.
- Carmagnani, M. (2001). *Los mecanismos de la vida económica en una sociedad colonial: Chile 1680-1830*. Ediciones de la Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos; Centro de Investigaciones Diego Barros Arana.
- Carmagnani, M. (2012). La organización de los espacios americanos en la Monarquía española (siglo XVI a XVIII). En O. Mazín y J. J. Ruiz (eds.), *Las Indias occidentales: procesos de incorporación territorial a las monarquías ibéricas (siglos XVI a XVIII)* (pp. 331-356). El Colegio de México.
- Cavieres, E. (1996). *El comercio chileno en la economía mundo colonial*. Ediciones Universitarias 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.
- Contreras, C. (2010). *Economía del periodo colonial tardío: Vol. 3. Economía del periodo colonial tardío*. Banco Central de Reserva del Perú IEP Instituto de Estudios Peruanos.
- Eyzaguirre, J. (1951). *El Conde de la Conquista*. Jurídica. <http://www.memoriachilena.gob.cl/602/w3-article-8199.html>
- Garavaglia, J. C. y Prieto, M. del R. (2007). Diezmos, producción agraria y mercados: Mendoza y Cuyo, 1710-1830. *Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana Dr. Emilio Ravignani*, 30, 7-33. [http://www.scielo.org.ar/scielo.php?script=sci\\_abstract&pid=S0524-97672007000100001&lng=es&nrm=iso&tlng=es](http://www.scielo.org.ar/scielo.php?script=sci_abstract&pid=S0524-97672007000100001&lng=es&nrm=iso&tlng=es)
- Gastaldi, A. C. y Esjaita, M. (2019). Aproximación a la estructura socioeconómica desde un enfoque socio-cultural: el consumo como vía a la identidad en el Río de La Plata virreinal. *El Taller de la Historia*, 11(11), 269-293. <https://doi.org/10.32997/2382-4794-vol.11-num.11-2019-2414>
- Gelman, J. (1996). *De mercachifle a gran comerciante: los caminos del ascenso en el Río de la Plata Colonial*. Universidad Internacional de Andalucía, Sede Iberoamericana de La Rábida.
- Halperin Donghi, T. (1972). *Revolución y guerra: formación de una élite dirigente en la Argentina criolla*. Siglo Veintiuno Argentina.
- Jumar, F. A. (2010). *Los circuitos mercantiles revelados por los registros de aduana de Buenos Aires, 1779-1783*. II Congreso Latinoamericano de Historia Económica (CLADHE), México. <http://sedici.unlp.edu.ar/handle/10915/112221>
- Jumar, F. A. (2011). Comerciantes en Río de la Plata pre-virreinal. El caso de Domingo de Basavilbaso. *Anuario del Instituto de Historia Argentina*, 11, 205-240. <https://www.anuarioiha.fahce.unlp.edu.ar/article/view/AHn11a11>



- Jumar, F. A. (2012). La región Río de la Plata y su complejo portuario durante el Antiguo Régimen. En R. Fradkin y J. C. Garavaglia (eds.), *De la Conquista a la crisis de 1820* (pp. 124-157). UNIPE, Editorial Universitaria.
- Jumar, F. A. (2014). El espacio colonial peruano en la historiografía sobre circulación mercantil. *História Econômica & História de Empresas*, 17(2), 475-534. <https://doi.org/10.29182/hehe.v17i2.295>
- Jumar, F. A. (2015). *La distribución de textiles desde Buenos Aires entre 1779-1783. [Versión manuscrita, con base a una primera versión presentada en presentada en el IV Congreso Latinoamericano de Historia Económica]*.
- Jumar, F. A. (2016a). Buscar la vida en Río de la Plata: Marcelino Callexas Sanz, 1757-1820 (Dossier). *Illes i imperis*, 18, 44-76. <https://raco.cat/index.php/IllesImperis/article/view/20.8050.02.3>
- Jumar, F. A. (2016b). El comercio ultramarino por el complejo portuario rioplatense y la economía regional, 1714-1778. *Magallánica: revista de historia moderna*, 3(5), 166-259. <https://fh.mdp.edu.ar/revistas/index.php/magallanica/article/view/2006>
- Jumar, F. A. (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(11), 294-344. <https://doi.org/10.32997/2382-4794-vol.11-num.11-2019-2415>
- Jumar, F. A. (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). Registros de Aduana de Antiguo Régimen [Software].
- Kraselsky, J. G. (2010). *Las estrategias de los actores del Río de La Plata: Las juntas y el Consulado de Comercio de Buenos Aires a fines del Antiguo Régimen 1748-1809* [Tesis doctoral, Universidad Nacional de La Plata]. <https://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/library?a=d&c=tesis&d=Jte447>
- Lacoste, P. (2005). Carretas e transporte rodoviário bi oceânico: a rota Buenos Aires-Mendoza no século XVIII. *Estudos Ibero-americanos*, 31(1), 7-34. <https://doi.org/10.15448/1980-864X.2005.1.1323>
- López de Albornoz, C. (2002). Tiempos de cambio: producción y comercio en Tucumán (1770-1820). *Revista Andes*, 13, 1-34. <https://ri.conicet.gov.ar/handle/11336/146575>
- Martínez, P. S. (1961). *Historia económica de Mendoza durante el virreinato (1776- 1810)*. Universidad Nacional de Cuyo; Instituto Gonzalo Fernández de Oviedo.
- Martínez-Barraza, J. J. (2022). *Comercio interior de Santiago de Chile a fines del periodo colonial, 1773-1810*. Biblioteca Nacional de Chile: Centro de Investigaciones Diego Barros Arana.
- Mazzeo, C. A. (1994). *El comercio libre en el Perú: las estrategias de un comerciante criollo: José Antonio de Lavalle y Cortés, Conde de Premio Real, 1777-1815*. Pontificia Universidad Católica del Perú. Fondo Editorial. <https://repositorio.pucp.edu.pe/index/handle/123456789/181580>
- Méndez, L. M. (2009). *El comercio minero terrestre entre Chile y Argentina 1800-1840: caminos, arriería y exportación minera*. Universidad de Chile, Fondo de Publicaciones Americanistas.
- Méndez, L. M. y Fanchín, A. T. (1997). Demografía, comercio y tráfico entre Cuyo y Chile, 1778-1823. *Revista de Estudios Trasandinos*, 2(3), 113-137.
- Moutoukias, Z. (1988). *Contrabando y control colonial en el siglo XVII: Buenos Aires, el Atlántico y el espacio peruano*. Centro Editor de América Latina.
- Neyra, J. (2006). El Hospital de San Lázaro de Lima. *Folia dermatol*, 17(3), 149-150.



- 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.
- Paredes, I. (2014). La carrera de Paraguay a fines del siglo XVIII. *América Latina en la Historia Económica*, 21(1), 66-91. <https://doi.org/10.18232/alhe.v21i1.559>
- Pereyra, H. (1996). Bosquejo histórico del corregimiento de Cajamarca. *Boletín del Instituto Riva-Agüero*, 23, 173-239. <https://repositorio.pucp.edu.pe/index/handle/123456789/113828>
- Pérez-Cantó, P. (1982). La población de Lima en el siglo XVIII. *Boletín Americanista*, 32, 383-407. <https://revistes.ub.edu/index.php/BoletinAmericanista/article/view/12693>
- Polvarini de Reyes, A. (2007). Mercado interno y región Moquegua y las rutas del aguardiente de uva en los siglos XVIII y XIX. En M. Guerra Martinière, M. Aguirrezabala, N. R. Areces y V. E. Conti (eds.), *Historias compartidas: economía, sociedad y poder; siglos XVI-XX; actas del Primer Encuentro de Historia Perú-Argentina* [en Lima en septiembre de 2004] (pp. 455-491). Pontificia Universidad Católica del Perú, Instituto Riva-Agüero.
- Rivera, 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*, 10(1), 11-33. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=2480077>
- Romano, R. (2004). *Mecanismo y elementos del sistema económico colonial americano, siglos XVI-XVIII*. El Colegio de México, Fideicomiso Historia de las Américas: Fondo de Cultura Económica.
- Rosal, M. A. (1988). Transportes terrestres y circulación de mercancías en el espacio rioplatense, 1781-1811. *Anuario IEHS: Instituto de Estudios histórico sociales*, 3, 123-159. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5165119>
- Ross, A. (1894). *Reseña histórica del comercio de Chile durante la era colonial*. Impr. Cervantes. <https://www.memoriachilena.gob.cl/602/w3-article-9269.html>
- Senor, M. S. (2005). “El azar y la necesidad”. Élite y elecciones matrimoniales en Buenos Aires 1776-1820. Las familias Azcuénaga y Andonaegui. *Andes*, 16, 1-18. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=12701613>
- Socolow, S. (1975). Economic Activities of the Porteño Merchants: The Viceregal Period. *Hispanic American Historical Review*, 55(1), 1-24. <https://doi.org/10.1215/00182168-55.1.1>
- Socolow, S. (1991). *Los mercaderes del Buenos Aires virreinal: familia y comercio*. Ediciones de La Flor.
- Sovarzo, J. (2019). La garganta del comercio sur americano: las relaciones comerciales terrestres entre la región Río de la Plata y los mercados del Pacífico sur americano a fines de la dominación hispánica en América. *El Taller de la Historia*, 11(11), 345-384. <https://doi.org/10.32997/2382-4794-vol.11-num.11-2019-2416>
- Sovarzo, J. (2023a). El circuito mercantil región Río de la Plata, Santiago en el Reino de Chile y el Bajo Perú según las notas de Aduana de Buenos Aires: los esclavizados, los textiles y los artículos de mercadería (1779-1783). *Revista TEFROS*, 21(2), 38-77.
- Sovarzo, J. (2023b). Jacinto de Castro y su actividad comercial en el circuito mercantil terrestre región Río de la Plata-Santiago en el reino de Chile, a fines del periodo de dominación hispánica. En G. del Valle Pavón (coord.), *Contrabando y redes de negocios. El comercio global en Hispanoamérica, 1610-1814* (pp. 251-293). Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, Serie: Colección Historia económica.
- Tandeter, E., Milletich, V. y Schmit, R. (1994). Flujos mercantiles en el Potosí colonial tardío. *Anuario del Instituto de Estudios Históricos y Sociales*, 9, 97-126.

---

*Archivos*

AHPBA Archivo Histórico de la Provincia de Buenos Aires, Buenos Aires, Argentina.

AGN-A Archivo General de la Nación, Buenos Aires, Argentina.

AGPM Archivo General Provincia de Mendoza, Mendoza, Argentina.