

**TRANSPORTES TERRESTRES Y CIRCULACION
DE MERCANCIAS EN EL ESPACIO RIOPLATENSE
(1781-1811)**

Miguel Angel Rosal

CONICET

INTRODUCCION

La capacidad que tiene una sociedad para movilizar sus recursos e integrar sus componentes en un mercado donde consumidores y productores se relacionen, constituye siempre un hecho central en la vida económica de dicha sociedad.

Europa contaba en el siglo XVIII con una tecnología idónea como para coadyuvar al desarrollo de un sistema de transporte a través de la construcción de las carreteras "empedradas" (calzadas) y de los canales de navegación¹. En América hispana -y en especial, en la región rioplatense que es el objeto central de nuestro estudio- estos adelantos técnicos eran de muy difícil realización, no sólo por el capital que requerían dichas construcciones en función de la naturaleza topográfica del espacio en cuestión sino también por la relación entre costo de transporte y costo de la fuerza de trabajo.

En todo caso, no es posible llegar a la constitución de mercados que se extiendan más allá de la región de producción de las diversas mercancías sin la existencia de un sistema de transporte especializado, es decir, un sistema que no dependa

¹ De cualquier modo, estas construcciones -en algunos casos, como en España- tuvieron limitada influencia en el desarrollo de un sistema de transporte; cfr. la opinión de David Ringrose para el caso español en *LOS TRANSPORTES Y EL ESTANCAMIENTO ECONOMICO DE ESPAÑA (1750-1850)*, Madrid, Tecnos, 1972, p. 35; para un análisis del problema en la Europa moderna en general, ver Braudel, F., *CIVILISATION MATERIELLE, ECONOMIE ET CAPITALISME, XVe-XVIIIe SIECLE*, Paris, Armand Colin, 1979, tomo I, pp. 376 y ss.

únicamente de "las exigencias estacionales de la mano de obra agrícola"; que no tenga limitaciones, salvo "las impuestas por las condiciones meteorológicas"; que esté en condiciones de "movilizar un considerable número de mercancías" con la necesaria eficiencia para superar los obstáculos naturales y todo ello, teniendo en cuenta que la mercancía solo se valoriza en cuanto pueda ser transportada hasta el consumidor². Es decir, recién allí es cuando un producto se convierte verdaderamente en una mercancía. Por lo tanto, el lento proceso de agregación de mercados regionales que subyace en toda formación de un mercado nacional (por supuesto que estamos hablando de un espacio que no constituye aún una nación...) sería incomprensible sin analizar el sistema de transporte. Siendo el transporte una factor de producción, la inelasticidad de la oferta del mismo traerá aparejada, a la larga, el aumento del costo de producción, lo que a su vez limita la constitución de un sistema amplio de mercados.

Los caminos del espacio rioplatense -simples huellas abiertas a través de la pampa- favorecidos por el hecho mismo de que gran parte del sistema vial se desarrollaba en llanura, generalmente no recibían la menor atención por parte del Estado colonial y sólo el Consulado, órgano corporativo de los mercaderes, tuvo alguna preocupación por el problema a fines del período colonial³; en general, fueron los propios acarreadores los que se ocuparon de mantenerlos en condiciones más o menos transitables e incluso se encargaron, como veremos, de abrir nuevas sendas. Las inmensas distancias, la inexistencia de auténticas calzadas y canales -el transporte fluvial del litoral es un caso específico y no será estudiado en este trabajo- y los dispersos mercados urbanos separados por cientos de leguas, son todos elementos que hay que tener en consideración al analizar el tema y que, por supuesto, tuvieron una influencia enorme en el tipo de sistema de transportes imperante.

En este trabajo hablaremos, como hemos dicho, del transporte terrestre y estudiaremos las grandes vías desde y hacia Buenos Aires y los centros de producción y los mercados del Interior. Las grandes "carreras" de Cuyo, Chile, Córdoba y el norte serán los ejes centrales de nuestro análisis. A través del estudio de las frecuencias de los viajes, del tipo de medios

² Ringrose, D., op.cit., p. 12.

³ Tjaks, G.C.E., EL CONSULADO DE BUENOS AIRES Y SUS PROYECCIONES EN LA HISTORIA DEL RIO DE LA PLATA, Buenos Aires, Universidad de Buenos Aires, 1962, tomo 2, cap. XIV.

de transporte (carretas y recuas), de los fletes y contratos y de la velocidad de la circulación de las mercancías, esperamos entregar al lector una primera aproximación a este importante problema.

LAS FUENTES UTILIZADAS

El estudio de los transportes coloniales nos llevó a examinar diversos tipos de fuentes, entre las que se destacan las guías de comercio a partir de las cuales se cobraba la alcabala en la aduana porteña. Las mismas comienzan a utilizarse desde 1781 y dado el volumen de esa masa documental se optó por efectuar un muestreo, el cual tomó los datos correspondientes a los años 1781, 1786, 1790, 1796, 1802, 1806, y 1811⁴.

Para facilitar el estudio se dividió el espacio en distintas "carreras", de las cuales las principales fueron la cuyana, con extensión hacia el "Reino de Chile", y la del norte, la cual se prolongaba en el territorio altooperuano. De cualquier modo, también se tomaron datos referentes a los viajes terrestres desde Santa Fe, y de aquéllos efectuados desde La Rioja y Catamarca, los cuales enlazaban con la carrera del norte en

⁴ Archivo General de la Nación (en adelante AGN), Hojas terrestres y Libros de Aduana de Buenos Aires, Sala XIII, 1781: 34-1-3 Y 34-2-4; 1786: 34-10-1; 1790: 35-5-4 Y 35-11-5; 1796: 36-5-2, 36-5-3 Y 36-5-4; 1802: 37-2-5, 37-4-5 Y 37-4-3; 1806: 41-2-7, 41-2-8 Y 41-2-9; Sala III, 1811: 20-7-7 y 20-7-8. En estas fuentes se basarán los cuadros y gráficos que se presentarán a lo largo del trabajo. Nuestra idea era que el muestreo tomara datos cada cinco años, pero la información de 1791 y 1801 está parcialmente destruida o directamente extraviada. De cualquier modo, no creemos que la documentación de los años finalmente elegidos esté completa en el sentido estricto de la palabra. Hay guías aisladas, cuyas cargas consignadas son de poco volumen y/o peso, pero que tienen asentada la conformación total de tropas de carretas, producto del cobro del impuesto al tránsito en Córdoba; si bien parte de la carga pudo ir dirigida a la citada ciudad, el grueso de la misma sin duda se remitió a Buenos Aires. Esta información "adicional" -obtenida en muy pocos casos- estaría indicando la pérdida de algunas guías. Volveremos sobre el tema en el apartado 5. Similares problemas con la documentación encontró el autor de un trabajo sobre el Tucumán colonial, cuya fuente principal la constituyen precisamente las guías de comercio. Cfr. Müller, Klaus, "Comercio interno y economía regional en Hispanoamérica colonial. Aproximación cuantitativa a la historia económica de San Miguel de Tucumán, 1784-1809", *JAHRBUCH FÜR GESCHICHTE VON STAAT, WIRTSCHAFT UND GESELLCHAFT LATEINAMERIKAS*, Band 24, Böhlau Verlag, Köln Wien, 1987, pp. 265-334.

alguno de los puntos intermedios (Tucumán, Santiago del Estero o Córdoba)⁵.

Sobre la carrera de Cuyo, y su extensión a Chile, hemos recogido información de 2.375 guías, las que nos dieron por resultado un total de 1.503 viajes. De éstos, más del 70% pertenecen a los procedentes de Mendoza y San Juan, sin duda dos regiones con lazos comerciales decididamente firmes con la capital virreinal. Del resto del espacio rioplatense -recordemos que nos estamos refiriendo sólo al transporte terrestre- obtuvimos 1.087 guías y 910 viajes, de los cuales un gran porcentaje (38,68%) pertenece a los efectuados desde Córdoba, que ocupa el primer lugar, mientras que los procedentes de Santiago del Estero y Tucumán están en el segundo y tercer puesto, respectivamente; estas tres regiones en conjunto suman casi el 70% del total de viajes.

Sin embargo, si observamos la última columna del Cuadro I, referida a los porcentajes de cada región tomando a todo el espacio rioplatense en su conjunto, veremos que Córdoba pasa a ocupar la cuarta colocación, detrás de Mendoza, San Juan y Chile, mientras que Santiago del Estero y Tucumán apenas sobrepasan el 6% y 5%, respectivamente; si sumamos las tres regiones superan a Mendoza sólo en un 1,95%⁶.

⁵ Si bien la información que brindan las guías de comercio es muy variada, nuestra atención se concentró sólo en parte de la misma, a saber: fecha de obtención de la guía de origen, peso y/o volumen de la carga al partir hacia Buenos Aires, identidad del transportista y naturaleza de su empresa, fecha de arribo a la aduana porteña y peso y/o volumen de la carga al llegar a destino; eventualmente se recogieron datos tales como el paso por poblaciones intermedias, el tamaño de tropas de carretas y arrias de mulas, la cantidad de personas que conformaban la tripulación, los percances en el camino, etc.

⁶ Quizá la cantidad de viajes por sí sola no signifique mucho, pero si a esto le agregamos la cantidad de vehículos y bestias utilizadas desde uno y otro subespacio, y los fletes que se pagaban en cada una de las carreras -temas sobre los que volveremos-, reuniríamos un conjunto de elementos que sustentarían la idea de que la conexión comercial Chile-Cuyo-Buenos Aires era más sólida que aquélla que se había desarrollado entre las regiones norte y central con la capital del virreinato.

CUADRO I: VIAJES COMERCIALES POR LA CARRERA DE CUYO, LA CARRERA DEL NORTE Y DESDE LA REGION LITORALEÑA⁷ HACIA BUENOS AIRES (1781-1811)

ORIGEN	1781	1786	1790	1796	1802	1806	1811	TOTAL	% REG.	% TOTAL
CHILE ⁸	26	33	35	45	83	76	92	390	25,95	16,16
MENDOZA	97	51	55	72	90	107	105	577	38,39	23,91
SAN JUAN	81	36	31	62	104	96	80	490	32,60	20,31
SAN LUIS	4	6	1	1	12	5	3	32	2,13	1,33
R. CUARTO ⁹	-	-	-	2	1	6	5	14	0,93	0,58
total reg.	208	126	122	182	290	290	285	1.503	100,00	-
ALTO PERU ¹⁰	5	6	7	17	40	27	10	112	12,31	4,64
JUJUY	1	-	1	4	6	2	4	18	1,98	0,75
SALTA	1	2	3	7	-	2	2	17	1,87	0,70
TUCUMAN*	9	24	16	21	16	14	23	123	13,52	5,10
SGO. DEL E.*	10	24	18	27	35	14	21	149	16,37	6,17
CORDOBA*	39	77	48	61	60	30	37	352	38,68	14,59
CATAMARCA*	1	5	14	14	5	7	14	60	6,59	2,49
LA RIOJA	-	-	1	-	-	1	-	3	0,33	0,12
SANTA FE*	5	16	7	2	2	-	44	76	8,35	3,15
total reg.	71	154	115	153	165	96	156	910	100,00	-
TOTAL GRAL.	279	280	237	335	455	386	441	2.413	-	100,00
Guías de comercio	542	481	473	630	786	596	674	4.182	-	-

* Se incluyen viajes desde las respectivas campañas.

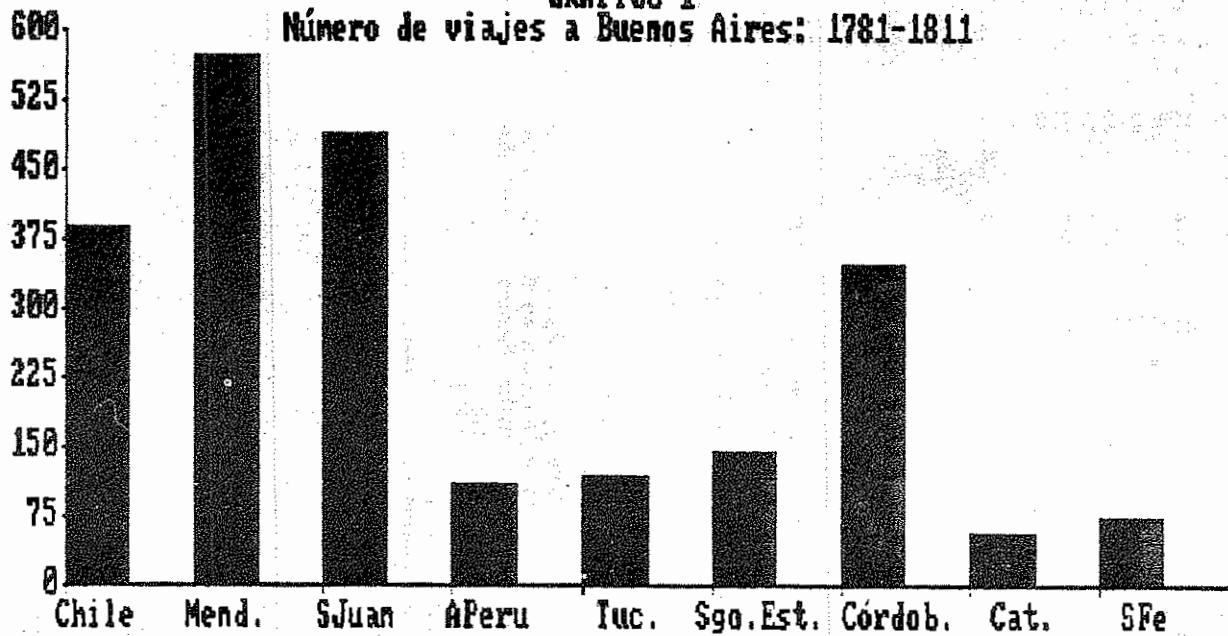
⁷ Exclusivamente viajes terrestres.

⁸ Todos los viajes son desde Santiago de Chile, excepto 13, los cuales se distribuyen, en cuanto al lugar de emisión de la guía de comercio, de la siguiente manera: 7 de Valparaíso; 3 de La Serena (1 por San Juan); 1 de Concepción; 1 de Coquimbo y 1 de Copiapó.

⁹ Si bien Río Cuarto pertenece a la jurisdicción de Córdoba, es una localidad situada en el trayecto de la carrera de Cuyo.

¹⁰ 52 viajes son desde Cochabamba, 44 desde Potosí y los 16 restantes desde distintas poblaciones altoperuanas.

GRAFICO 1
Número de viajes a Buenos Aires: 1781-1811



■ total

1. LOS CAMINOS

Según algunos de los itinerarios coloniales consultados¹¹, Buenos Aires distaba de Mendoza 266 leguas [itinerario de 1776], 267 leguas [Undiano y Gastelú, 1799] o 261 leguas [itinerario Real de Postas, primera década del siglo XIX]; de acuerdo al de 1776 se recorrían 98 leguas en la jurisdicción de Mendoza (7 postas), 78 en la de Córdoba (8 postas) y 90 en la de Buenos Aires (9 postas). Conviene aclarar que el citado camino, también conocido como el "del Medio" y que pasaba por San Luis -a 203 leguas de Buenos Aires-, no era el único existente. Entre Mendoza y San Luis había otros tres, uno de ellos al norte del mencionado, llamado "de las Lagunas de Guanacache", y los otros dos al sur de aquél, denominados "del Bebedero" y "de los Carreteros", los cuales fueron abiertos por el gremio de troperos de la carrera de Mendoza como consecuencia del pleito suscitado con Francisco de Serra y Canals, contratista de la Corona para -entre otros proyectos- construir un puente sobre el río Desaguadero y autorizado por lo tanto a cobrar pontazgo por un servicio que sin lugar a dudas dejó bastante que desear. Otros estudiosos se han ocupado ya de este tema y no es necesario abundar sobre la cuestión¹², pero es notable cómo Serra y Canals se empeña en la formulación de proyectos viales de absoluto irrealismo -entre otros Serra acariciaba la idea de abrir un túnel a través de la cordillera de los Andes¹³- reflejando quizá la situación que

¹¹ Huertas, Marta María, "Los caminos de la frontera oeste argentina durante el período hispánico; segunda parte: Las vías de comunicación en el siglo XVIII", CUADERNOS DEL CEIFAR, # 9, (1982), Mendoza, Ed. Estudio Alfa, 1983, pp. 21-30 y 39.

¹² Martínez, Pedro Santos, HISTORIA ECONOMICA DE MENDOZA DURANTE EL VIRREINATO (1776-1810), Madrid, Universidad Nacional de Cuyo-Instituto Gonzalo Fernandez de Oviedo, 1961, caps. II, VII Y VIII. Tjarks, G., op.cit., t. 2, pp. 708-710.

¹³ Serra y Canals, Francisco de, EL CELO DEL ESPAÑOL Y EL INDIANO INS-TRUIDO, Buenos Aires, CEIHC (Universidad de Buenos Aires), Ed. Platero, 1979, p. 81. Uno de sus más ardientes defensores (actuales), Pedro Santos Martínez, señala: "sus proyectos fueron un modelo para la época y se trataba sin duda alguna, de obras de una extraordinaria audacia. Les dio principio de ejecución, y si no pudieron concluirse o perdurar se debió a la falta de elementos de ingeniería adecuados, de los que carecía su tiempo para obras de esta naturaleza, y no al proyecto en sí mismo". Cfr. Martínez, op.cit., p. 233. Martínez pareciera no darse cuenta, pero sus conceptos revelan el irrealismo de Serra.

se daba en la metrópoli, en donde los ingenieros peninsulares estaban no menos obstinados en construir costosas y poco prácticas calzadas, tal cual se desprende de los estudios realizados por Ringrose¹⁴.

A la separación de los mencionados caminos entre Mendoza y San Luis se sumaban algunas otras alternativas más allá de la última de las nombradas (camino "de las Tunas" o "de las Pampas", "de la India Muerta", "de las Petacas", etc.); sin embargo, al acercarse a los puntos terminales, los caminos volvían a unirse.

El tramo más dificultoso del camino del Medio era la "travesía" desde Corocorto a San Luis, un desierto de 32 leguas que -especialmente en verano cuando el río Desaguadero se secaba- se convertía en la tumba de innumerables boyadas, lo que a su vez ocasionaba que el camino quedara obstruido por las osamentas de los animales, agregando un inconveniente más a los ya de por sí numerosos que presentaba la ruta en cuestión¹⁵.

En cuanto a la distancia San Juan-Buenos Aires, sabemos que a la que existía entre Mendoza y la última había que agregarle un trecho de 45 leguas. Mientras que los carreteros hacían la ruta San Juan-Mendoza-Buenos Aires, los arrieros aparentemente utilizaban un sendero entre médanos donde no existían postas y que -pasando por las Lagunas de Guanacache- comunicaba a San Juan directamente con San Luis.

Según el itinerario de postas de 1778, Jujuy distaba de Buenos Aires 404 leguas, Salta 386, Tucumán 302, Santiago del Estero 262 y Córdoba 153; según el itinerario Real de Postas, las distancias eran 408, 392, 307, 267 y 157, respectivamente. De acuerdo al primero de los itinerarios mencionados, había dos postas en la jurisdicción jujeña, 6 en la salteña, 4 en la tucumana, 6 en la santiagueña, 16 en la cordobesa y 9 en la bonaerense¹⁶.

Al igual que en la carrera de Cuyo, había alternativas al camino principal. Una de ellas era el camino "del Palomar" o "Thenené", que conectaba a Salta con Santiago del Estero, pasando a unas 20 leguas de San Miguel de Tucumán. En un

¹⁴ Ringrose, op.cit. nota 1.

¹⁵ Haenke, Tadeo [sic: pro Felipe Bauzá y José Espinosa], VIAJE POR EL RIO DE LA PLATA, Buenos Aires, Emecé, 1943, pp. 33-34.

¹⁶ Huertas, Marta M., op.cit., pp. 14-16.

principio los tucumanos se opusieron con éxito a la utilización de esta vía, pero a fines del siglo XVIII el cabildo de Santiago comienza a bregar por una libertad de tránsito que de hecho ya gozaban los carreteros al circular sin inhibiciones por el citado camino. Tucumán, sin embargo, contraataca: sus troperos comienzan a usar un camino que va "por el paraje de los campos de Da. Luisa"; dicha huella no pasa por Santiago, lo que ocasiona protestas pues de esta forma el cabildo no puede cobrar el impuesto al tránsito que enteramente destinaba a conservar la acequia de la ciudad, imprescindible para la actividad agrícola de la región. Finalmente, por una decisión salomónica, se permitió la absoluta libertad de tránsito, ya fuera por el camino Real, el del Palomar o el que atravesaba los campos de Doña Luisa, pero el impuesto cobrado por el cabildo de Santiago se seguiría pagando, se pasase o no por la ciudad¹⁷.

Más allá de Santiago del Estero los troperos también tenían otras alternativas. Una de ellas era circular por la jurisdicción cordobesa sin pasar por la capital (y, a la vez, tratar de evadir a los jueces de tránsito para no pagar el impuesto a las carretas, el cual ascendía a un peso por unidad)¹⁸. Sin embargo, los transportistas preferían dirigirse desde Santiago por el camino "de los Porongos" a través de la jurisdicción de Santa Fe, ahorrando de esta manera unas 80 leguas en su viaje a Buenos Aires; si bien el citado camino tenía la desventaja de ser más despoblado que el Real, era elegido por los carreteros pues -además de ser más directo- podían "conducirse las boyadas y tropas sin detrimento, lo que no sucede con el de Córdoba, por ser muy ásperas en sus cordilleras"¹⁹. Obviamente, la otra gran ventaja consistía en ahorrarse la suma que hubieran tenido que abonar en caso de pasar por Córdoba²⁰.

¹⁷ AGN, Hacienda, 1787, leg. 41, exp. 1037, IX-33-4-5; Interior, 1803, leg. 54, exp. 5, IX-30-7-3; Bandos, 1784-1789, Libro 6, IX-8-10-6, ff. 250-251. Sin embargo, los carreteros tucumanos se resistían a cumplir con el pago, en algunos casos "con toda su gente armada", tal como aconteció con la tropa de Pedro Villafañe. AGN, Hacienda, 1806, leg. 129, exp. 3248, IX-34-6-7.

¹⁸ AGN, Hacienda, 1795, leg. 74, exp. 1979, IX-33-8-8.

¹⁹ Opinión del carretero Domingo Villafañe. AGN, Tribunales, leg. R-18, exp. 7, IX-42-4-7 (1790). Ver también AGN, Interior, 1793, leg. 33, exp. 30, IX-30-4-9.

²⁰ El derecho de tránsito para las carretas foráneas en la jurisdicción de Santa Fe era de 2 reales por cada una; si la tropa sumaba más de veinte vehículos, igualmente se cobraba un máximo de 40 reales (5 pesos). AGN, Ha-

Para finalizar este apartado, mencionaremos que la distancia entre Santa Fe y Buenos Aires era, según itinerarios de la época, de 90 [década del 70 del siglo XVIII] y 93 leguas (1803), con 6 postas en la jurisdicción de Santa Fe y 8 en la de Buenos Aires en el primer caso, y 9 y 10, respectivamente, en el segundo²¹.

2. NUMERO DE TROPAS DE CARRETAS Y DE ARRIAS DE MULAS

Básicamente, desde Cuyo al resto del espacio rioplatense, y especialmente a la capital virreinal, se transportaban dos productos de la región: caldos (vino, aguardiente, vinagre) y frutas secas (uva, higo, orejones); la carga se diversificaba -en el caso específico de Mendoza- cuando se agregaban mercancías llegadas desde Santiago de Chile, ya fueran originarias de allí o procedentes de otras regiones del imperio, vía Valparaíso.

Tanto desde San Juan como de Mendoza partían hacia Buenos Aires tropas de carretas y arrias de mulas²², y si bien se comparan unas y otras, lo realmente significativo -tal cual se desprende del Cuadro II, referente a la variación mensual y anual de las modalidades del transporte en cuestión- son las tropas de carretas de Mendoza y las arrias de mulas de San Juan, teniendo menor importancia las recuas mendocinas, a la vez que es despreciable el número de convoyes de San Juan.

Los altibajos que se observan ilustran cómo Cuyo depende estrechamente de la coyuntura del mercado porteño, la que a su vez está supeditada a la situación bélica europea. En momentos de paz en el Viejo Mundo, esta parte del globo es, para desgracia de los cuyanos, abastecida desde la metrópoli; el mercado porteño es inundado y los productos de Mendoza y San

cienda, 1790-1791, leg. 61, exp. 1603, IX-33-7-3. En España había ciudades que permitían no pagar peaje a los acarreadores siempre y cuando no fueran destino de las mercancías transportadas. Cfr. Ringrose, op.cit., p. 42.

²¹ Castro Estéves, Ramón de, HISTORIA DE CORREOS Y TELEGRAFOS DE LA REPUBLICA ARGENTINA, Buenos Aires, Talleres Gráficos de Correos y Telégrafos, 1938, t. 2, pp. 189-193.

²² Siempre que hablemos de "tropas" nos referiremos a carretas; en cambio "arrias" hace mención a las mulas.

Juan ya no son tan apreciados. Obviamente, el panorama cambia radicalmente al cortarse la ruta atlántica: son momentos de guerra en Europa y de relativa prosperidad para los cuyanos.

En el Cuadro III se podrá observar la variación mensual y anual de las tropas de carretas que desde las regiones norte y central se dirigieron a Buenos Aires. Ya hemos visto -en el Cuadro I- que los principales puntos de esta carrera eran Córdoba, Santiago del Estero y San Miguel de Tucumán.

Desde Córdoba se transportaban los tejidos de lana (ponchos y "frezadas", principalmente), cordobanes y cueros; desde Santiago del Estero miel, cera y ponchos (de éstos, eran muy apreciados los de algodón); y desde San Miguel de Tucumán maderas duras -recordemos de paso que en Tucumán florecieron las artesanías de construcción de carretas-, "suelas" (cueros curtidos), arroz, sebo y jabón. La carga se diversificaba aún más con los productos altoperuanos que en arrias llegaban hasta Jujuy: tucuyos, sombreros, pieles de chinchilla, cascarilla, etc.; de Jujuy y Salta provenían las sacas de lana de vicuña y guanaco, y de Catamarca ají y algodón.

Llamará la atención que en el Cuadro III no se haya considerado el problema de las arrias de mulas. Esto se debe a lo muy exiguo de su número²³; en efecto, sólo hemos contabilizado 29 arrias para los siete años del muestreo²⁴, lo cual demostraría que desde el punto de vista del transporte de larga distancia, la actividad es definitivamente secundaria, siendo la misma prácticamente dominada por los carreteros. Estos arrieros podrían ser clasificados como transportistas "estacionales", es decir, sujetos cuya profesión no era la del acarreo, sino que posiblemente se dedicaran a las faenas del campo y que en los períodos de poco trabajo o inactividad redondearan sus ingresos llevando al mercado porteño la producción de su propio grupo familiar (tejidos, miel, cera, etc.), o bien fletando sus mulas a algún vecino de la región²⁵. Cabe la posibilidad, también, que fueran transportistas "ocasionales",

²³ Obviamente, dejamos de lado la cuestión de las arrias altoperuanas, así como no habíamos considerado la de las recuas que efectuaban el cruce cordillerano desde Santiago de Chile.

²⁴ La distribución anual de las arrias es: 1781, sin datos; 1786, 8 casos; 1790, 12 casos; 1796, 6 casos; 1802, sin datos; 1806, 1 caso; y 1811, 2 casos (en este año también existe un caso desde Santa Fe).

²⁵ Este problema ha sido ampliamente estudiado por Ringrose para el caso de España.

individuos que circunstancialmente hacían un viaje acarreado mercancías, y no volvían a repetir la experiencia. Volveremos sobre este tema más adelante.

CUADRO II: NUMERO DE TROPAS DE CARRETAS Y ARRIAS DE MULAS QUE DESDE MENDOZA Y SAN JUAN SE DIRIGIERON A BUENOS AIRES (1781-1811)

		TROPAS			ARRIAS		
		Mza.	S.Juan	total	Mza.	S.Juan	total
a) variación mensual	ene	54	-	54	23	72	95
	feb	57	3	60	10	50	60
	mar	42	3	45	11	37	48
	abr	29	1	30	15	14	29
	may	29	1	30	15	14	29
	jun	47	2	49	7	52	59
	jul	43	3	46	4	49	53
	ago	48	2	50	8	39	47
	set	33	2	35	10	38	48
	oct	25	2	27	15	32	47
	nov	24	2	26	10	55	65
	dic	32	1	33	8	32	40
		total	463	22	485	134	481
b) variación anual	1781	69	10	79	37	72	109
	1786	52	4	56	-	33	33
	1790	55	3	58	-	31	31
	1796	67	3	70	5	60	65
	1802	77	1	78	17	108	125
	1806	70	1	71	41	97	138
	1811	73	-	73	34	80	114
	total	463	22	485	134	481	615

CUADRO III: NUMERO DE TROPAS DE CARRETAS QUE DESDE LAS REGIONES NORTE Y CENTRAL SE DIRIGIERON A BUENOS AIRES. (1781-1811)*

a) variación mensual		TROPAS	b) variación anual		TROPAS
ene		33	1781		49
feb		28	1786		94
mar		44	1790		71
abr		56	1796		83
may		44	1802		90
jun		49	1806		47
jul		56	1811		71
ago		33			
set		53			
oct		51			
nov		26			
dic		32			
	total	505		total	505

*Las arrias no se han considerado por ser muy exiguo su número, al punto de haber contabilizado sólo 29 para los siete años del muestreo.

3. CARRETEROS Y MULEROS

De un total de 514 transportistas de la carrera de Cuyo que hemos logrado individualizar, 186 (36,19%) son carreteros y 328 (63,81%) son muleros. La distribución de los troperos según regiones es la siguiente:

Mendoza	170 troperos	91,40%
San Juan	12 "	6,45%
San Luis	4 "	2,15%

Dos dueños de tropas eran mujeres y nueve de ellos también poseían arrias. En cuanto a los arrieros, se dividían regionalmente en:

mendocinos	78	23,78%
sanjuaninos	246	75,00%
puntanos	4	1,22%

Entre ellos había cinco mujeres propietarias de arrias.

Si bien podemos clasificar a estos transportistas en dos categorías (profesionales y ocasionales), nos es imposible determinar con exactitud qué cantidad de ellos pertenece a una u otra²⁶. De cualquier modo, podemos decir que, aun cuando no tenemos cifras en firme, una mayoría considerable de los acarreadores cuyanos no tenía como actividad principal el transporte de mercancías; ésta sólo era una ocupación ocasional y/o estacional que servía para aumentar los ingresos de agricultores y pequeños comerciantes de la región. En todo caso, creemos que el informe del diputado del Consulado por San Juan, José Godoy Oro, nos ayuda a ilustrar la cuestión: "...y esta exportación [se refiere a las ventas de aguardiente en Potosí] no la hacen traficantes o comerciantes ... sino algunos cosecheros que teniendo barriles y mulas, y ahorrando fletar logran vender uno y otro [por: unos y otras] dejando lo preciso para su regreso, después de pagar el seis por ciento de la venta de la tropa"²⁷.

En cuanto a los carreteros de la carrera del norte, los individualizados suman 236 y su distribución según regiones es la siguiente:

²⁶ El hecho de aparecer en sólo un año de los siete del muestreo, podría indicar que estamos frente a un acarreador ocasional, y el que aparezca en más de uno, que se trata de un profesional. Sin embargo, los individualizados en 1781 pudieron haber desarrollado esta actividad en un lapso anterior al que abarca nuestro estudio y haber muerto antes de 1786, de la misma forma que los que lo fueron en 1811, quizá comenzaran a transportar luego de 1806 y continuaran desarrollando sus tareas más allá del período que cubre el presente trabajo. Asimismo, es posible que un transportista acuda regularmente al mercado porteño en época de receso agrícola, con lo cual se transformaría en estacional, sin llegar a ser profesional. En todo caso, trataremos de acercarnos a la cuestión. De los 186 carreteros, 121 (65,05%) aparecen en sólo un año de los del muestreo; de éstos, 55 lo hacen en 1781 o 1811, por lo que no se considerarán. Quedan entonces 66 troperos que fueron individualizados en alguno de los restantes cinco años de la muestra, y 65 en más de uno de los siete escogidos para el tratamiento del tema. Es decir que, en el peor de los casos, la mitad de los carreteros podrían ser catalogados como ocasionales (y entre el resto -los "profesionales"- podrían estar mezclados varios estacionales). También observamos que 222 (67,68%) de los 328 arrieros aparecen en sólo un año, y que 113 de los mismos lo hacen en 1781 o 1811. Efectuada la quita, el resultado es de 109 muleros que viajaron en sólo uno de los años que toma el muestreo -exceptuando los extremos- y 106 que lo hicieron en más de uno de los siete elegidos para realizar el presente trabajo. O sea que aquí también se observa una paridad en las cifras, aunque sospechamos que entre los presuntos profesionales se encuentran varios estacionales.

²⁷ AGN, Consulado, 1806, IX-4-6-5, f. 48.

Jujuy	4	1,70%
Salta	1	0,42%
Tucumán	43	18,22%
Santiago	56	23,73%
Córdoba	132	55,93%

Uno de ellos también es propietario de arrias. Encontramos, además, a 25 troperos que transitaron tanto ésta como la carrera de Cuyo. Según nuestros datos, la diferencia a favor de los transportistas clasificados como ocasionales es aquí realmente amplia²⁸.

4. LA VELOCIDAD DEL TRANSPORTE

En el Cuadro IV se podrá observar la velocidad media, en días, de las tropas mendocinas y de las arrias tanto de Mendoza como de San Juan²⁹.

²⁸ De los 236 carreteros, 187 (79,24%) aparecen en sólo uno de los años del muestreo, 48 de los cuales lo hacen en 1781 y 1811. Por lo tanto, 139 (73,94%) viajaron en uno de los restantes cinco años de la muestra, mientras que 49 (26,06%) lo hicieron en más de uno de los siete que comprende la misma. El caso de los troperos litoraleños ofrece menos margen para el análisis: los mismos sumaron un escaso número (50), la gran mayoría de Santa Fe; 4 carreteros de la carrera de Cuyo también hicieron viajes desde la citada población. De los 50, sólo dos aparecen en más de un año de los del muestreo, y 32 lo hacen en 1781 o 1811 solamente. En todo caso, el fenómeno de la ocasionalidad parecería ser más intenso. Los arrieros individualizados conforman un exiguo número: sólo 28, de los cuales 15 eran de Córdoba, 10 de Catamarca, y los 3 restantes de Santiago del Estero, La Rioja y Santa Fe; de los mismos, sólo 2 viajaron en más de uno de los años de la muestra. También en este grupo los transportistas ocasionales superarían a los profesionales.

²⁹ Los casos de tropas sanjuaninas eran demasiado escasos como para intentar un cálculo como el realizado para las otras variables. Se observará, también, en el cuadro en cuestión, que los casos a partir de los cuales se obtuvo la velocidad media son menos que los casos consignados en el Cuadro II (número de tropas y arrias); esto se debe a que no siempre estos últimos indicaban con precisión la fecha de partida.

CUADRO IV: VELOCIDAD MEDIA DE TROPAS Y ARRIAS CUYANAS EN SU VIAJE HACIA BUENOS AIRES (1781-1811)

	MENDOZA				SAN JUAN	
	TROPAS		ARRIAS		ARRIAS	
	casos	veloc. media*	casos	veloc. media	casos	veloc. media
a) variación mensual						
ene	49	42	21	42	69	44
feb	50	45	8	42	50	44
mar	42	43	11	42	35	47
abr	27	47	11	49	11	43
may	26	42	15	42	14	49
jun	42	43	7	47	47	49
jul	38	49	4	59	48	51
ago	47	57	6	45	34	59
set	29	63	10	58	37	67
oct	23	57	15	48	30	62
nov	23	47	9	42	55	50
dic	32	42	7	38	31	47
total	428	47,52	124	45,53	461	50,66
b) variación anual						
1781	59	54	33	46	67	57
1786	51	45	-	-	32	56
1790	54	48	-	-	28	56
1796	64	51	5	46	59	47
1802	72	42	16	43	101	48
1806	63	53	38	48	95	53
1811	65	41	32	43	79	44
total	428	47,52	124	45,53	461	50,66

*Expresada en días.

La velocidad media de las tropas mendocinas fue aumentando a lo largo del período analizado [cfr. Cuadro IV], si exceptuamos la pobre performance de 1806. Este ha sido un año muy especial sin duda: por un lado, el ataque de los ingleses que alteró la actividad comercial, y por otro, la gran sequía que se produjo en la región pampeana³⁰, lo cual disminuyó las pasturas tan necesarias tanto para las mulas como para los bueyes. De cualquier modo, el año 1811 nos muestra que los

³⁰ Gillespie, Alejandro, BUENOS AIRES Y EL INTERIOR, Buenos Aires, "La Cultura Argentina", 1921, p. 103.

días consumidos en cubrir Mendoza-Buenos Aires se han acortado en trece, si comparamos la velocidad media con la de los 30 años anteriores. Si bien a este aumento de velocidad ha contribuido la utilización de rutas más directas, según se desprende de los itinerarios ya citados, es posible que la generalización del uso de la galera [vehículo de cuatro ruedas, cuya principal ventaja consistía en el impulso que daban las traseras, las cuales tenían más diámetro que las delanteras³¹] en reemplazo de las pesadas carretas sostenidas sobre un solo eje, haya coadyuvado a incrementar la rapidez de los viajes.

Sin embargo, algo similar sucede con las arrias sanjuaninas, las que también tardaban trece días menos en cubrir la distancia San Juan-Buenos Aires, si comparamos las cifras de 1781 y 1811. Por el momento no podemos explicar el aumento de velocidad, aunque pensamos que aquí el empleo de nuevas rutas pudo haber tenido mucho que ver.

Si bien los datos que poseemos para las arrias mendocinas son, además de parciales, decididamente poco abundantes en relación a las otras dos variables, observamos que la velocidad media es similar para todo el período.

En cuanto a la velocidad promedio diaria, según nuestros cálculos, podemos decir que en 1781 las tropas de carretas de Mendoza caminaban a razón de 4,92 leguas por día (itinerario de 1776), y que en 1811 hacían 6,36 leguas diarias (itinerario Real de Postas). Por supuesto que de tomar los acarreadores por rutas más directas y/o más cómodas la velocidad aumentaba.

Si comparamos nuestras cifras de cantidad y velocidad de tropas y arrias cuyanas con los datos sobre la lluvia caída mensualmente en la región pampeana en el período 1941-1960³², que si bien es de una época muy posterior al que ahora se estudia, creemos que igual puede servir para aproximarnos a la cuestión, pues de lo que se trata, después de todo, es de considerar las precipitaciones mensuales y no anuales. Así, notaremos que las épocas donde se registran mayores marcas

³¹ Tjarks, G., PANORAMA DEL COMERCIO INTERNO DEL VIRREINATO DEL RIO DE LA PLATA EN SUS POSTRIMERIAS, HUMANIDADES, t. 36, La Plata, Universidad Nacional de La Plata, 1960, pp. 70-72. Recordemos que la carreta de cuatro ruedas se utilizaba en Europa occidental desde hacía ya varios siglos. Cfr. Chaunu, Pierre, HISTORIA, CIENCIA SOCIAL; LA DURACION, EL ESPACIO Y EL HOMBRE EN LA ÉPOCA MODERNA, Madrid, Ediciones Encuentro, 1985, p. 358.

³² Datos del Servicio Meteorológico Nacional publicados por Jean Tricart en GEOMORFOLOGIA DE LA PAMPA DEPRIMIDA, INTA, Buenos Aires, 1973.

pluviales son de marzo a mayo y de septiembre a noviembre (otoño y primavera australes), y que, en forma general, coinciden con un menor número de tropas de Mendoza y arrias de San Juan, y una menor velocidad media. Otra influencia climática estaba dada por el régimen del Desaguadero, río que en verano traía poca agua y era bastante caudaloso en invierno³³, lo cual permitía que los viajes estivales fueran más veloces, al poder cruzar más rápidamente dicho curso de agua y, a la inversa, retrasaba aquéllos emprendidos en los meses invernales.

En relación a este problema de la velocidad, hemos observado que no son pocos los transportistas que realizaron más de un viaje anual:

	carreteros		arrieros	
1781	10 (sobre 68)	14,70%	14 (sobre 88)	15,90%
1786	12 (" 42)	28,57%	3 (" 33)	9,09%
1790	9 (" 42)	21,42%	- (" 32)	-
1796	20 (" 42)	47,61%	12 (" 56)	21,42%
1802	22 (" 48)	45,83%	25 (" 98)	25,51%
1806	21 (" 37)	56,75%	28 (" 106)	26,41%
1811	19 (" 40)	47,50%	20 (" 92)	21,73% ³⁴

Varios de ellos -especialmente los troperos- hicieron hasta tres y más viajes, ya fuera gobernando sus tropas y/o arrias, o bien enviándolas a cargo de capataces; incluso estaban los que no podían o no querían movilizar las suyas, y se empleaban como conductores de las tropas y arrias de sus colegas³⁵.

Por supuesto que existe una relación directa entre estos transportistas -a los que podríamos clasificar, en general,

³³ Undiano y Gastelú, Sebastián de, ITINERARIO DE MENDOZA A BUENOS AIRES POR EL CAMINO DE LAS POSTAS, ESCRITO EN MENDOZA EN 1799, en ANUARIO DE LA SOCIEDAD DE HISTORIA ARGENTINA, vol. 2, año 1940, Buenos Aires, 1941, p. 534.

³⁴ A los que habría que agregar a Francisco Dávila, quien en enero de 1790 hace un viaje al frente de su tropa de carretas, y en noviembre realiza otro conduciendo su arria de mulas; lo mismo sucede con Miguel Morales, que en agosto de 1802 dirige su arria, y en noviembre su tropa.

³⁵ Entre otros ejemplos, podemos mencionar a José Castro, quien en febrero de 1786 llegó a Buenos Aires al frente de su arria, y en noviembre de ese año conduciendo la de José Clemente Benegas. La tropa de Esteban Rodríguez arribó a la capital virreinal en septiembre de 1802, siendo el capataz de la misma Sebastián Baldón. Este último, a su vez, realizó un viaje con su propia tropa, que finalizó en noviembre de ese mismo año.

como profesionales- y la velocidad empleada para cubrir la distancia Cuyo-Buenos Aires: cuanto más rápido circularan, más viajes podrían hacer. Es por eso que sus marcas están muy por arriba de la velocidad media, y esto es especialmente válido para los carreteros mendocinos, quienes invertían entre dos y tres semanas menos que el promedio general³⁶, aunque hay casos excepcionales en donde tardan menos aún, viajes realizados casi en su totalidad en 1811³⁷.

En cuanto a la velocidad media empleada por las tropas de la carrera del norte³⁸, el Cuadro V nos muestra cómo la de 1811 ha aumentado respecto de la de 1781, al punto de registrarse trece y doce días menos en cubrir la distancia Tucumán-Buenos Aires y Santiago del Estero-Buenos Aires, respectivamente, y eso a pesar de que el itinerario "oficial", según hemos visto, se alargó en cinco leguas para ambas localidades. Si bien esta aceleración pudo haber sido en parte consecuencia de una mejora técnica -utilización de la galera en reemplazo de la lenta carreta-, es posible que estos logros se deban también al hecho de viajar por una ruta más directa, como lo es la "de los Porongos", que al no pasar por Córdoba, producía un considerable ahorro de tiempo.

³⁶ Cabe destacar que de los transportistas que viajaron en sólo un año de los que toma el muestreo -exceptuando 1781 y 1811- [es decir, aquéllos clasificados como ocasionales], hay 11 carreteros (sobre 66: 16,66%) y 13 arrieros (sobre 109: 11,92%) que lo hicieron en dos oportunidades; aun así, a nuestro entender esto no alcanza para catalogarlos como profesionales.

³⁷ En el citado año se destacan los viajes de Nicolás Plaza (18 días), José Obredor (19 días), Juan de Dios Miguez y Francisco Sosa (20 días), Toribio Barrionuevo (22 días), Felipe Almandoz y Pablo Salia (25 días), entre otros.

³⁸ Sólo hemos calculado dicha velocidad para aquéllas que partieron de las siguientes tres ciudades: San Miguel de Tucumán, Santiago del Estero o Córdoba, pues los casos referentes a Jujuy y Salta eran muy exigüos como para abordar el tema en cuestión; tampoco hemos computado los viajes originados en poblaciones intermedias (Salavina, Río Tercero, etc.) o en las campañas respectivas, salvo que en su trayecto hayan tocado alguna de las tres ciudades citadas, midiendo la velocidad a partir de ellas.

CUADRO V: VELOCIDAD MEDIA DE LAS TROPAS DE LA CARRERA DEL NORTE EN SU VIAJE HACIA BUENOS AIRES (1781-1811)

	TUCUMAN		SGO. DEL ESTERO		CORDOBA	
	*casos	veloc. media	*casos	veloc.*††	*casos	veloc. media
a)						
variación mensual						
	ene	7 55	11	54	27	28
	feb	9 57	9	52	17	30
	mar	18 59	22	54	19	26
	abr	20 58	19	52	29	29
	may	11 64	10	55	25	33
	jun	10 46	10	46	35	33
	jul	11 57	12	53	32	36
	ago	9 55	7	52	17	48
	set	17 74	18	57	22	42
	oct	4 83	10	74	32	45
	nov	3 51	10	51	16	30
	dic	4 57	7	52	20	31
	total	123 59,91	145	54,51	291	34,31
b)						
variación anual						
	1781	9 63	8	57	36	35
	1786	27 63	35	58	73	33
	1790	19 54	31	49	46	33
	1796	17 51	34	49	48	30
	1802	15 66	24	63	45	39
	1806	17 76	10	59	18	37
	1811	19 50	3	45	25	40
	total	123 59,91	145	54,51	291	34,31

* No están incluidos los casos de la campaña.

*†† Expresada en días.

El caso cordobés es totalmente distinto: en 1811 se tardan cinco días más que en 1781 para hacer el viaje Córdoba-Buenos Aires. Si bien hay un aumento de cuatro leguas según los itinerarios citados -y aquí sí fueron efectivamente agregados, a diferencia del trecho adicionado a la distancia Tucumán-Santiago/Buenos Aires, que luego podía ser descontado al tomar por el camino de los Porongos-, dicho incremento no alcanza para justificar el retardo. La explicación, ¿habría que buscarla en la situación política de la convulsionada Córdoba de 1811?

Otro fenómeno que nos ha llamado la atención, y para el cual no hemos hallado una explicación satisfactoria, son los tiempos registrados en 1802, en especial si los comparamos con los verificados por los trasportistas cuyanos. De cualquier modo, estos últimos parecen bastante más rápidos que sus colegas nortños; ya Concolorcorvo lo había notado y aducía que tal situación era consecuencia directa de las características topográficas de las regiones que debían atravesar unos y otros, sin duda más ventajosas para los troperos cuyanos³⁹.

Si bien la causa de carácter geográfico apuntada por Concolorcorvo explica el retraso de las tropas de la carrera del norte, quizá cuestiones de tipo económico influyeran en el fenómeno: por un lado, los lazos comerciales tendidos entre Cuyo y Buenos Aires -posiblemente más estrechos que los que había entre las regiones norte y central con la capital del virreinato-, en especial cuando se cerraba la ruta atlántica como consecuencia de las guerras europeas, teniendo en cuenta que los caldos metropolitanos eran fuertes competidores de aquéllos producidos en Cuyo, tuvieron una importancia decisiva al estimular a los troperos a lograr una mayor velocidad en función de la posibilidad de efectuar varios viajes⁴⁰; por otro, debemos tener en cuenta la naturaleza de los productos transportados desde uno y otro subespacio: mientras no era conveniente que los vinos y aguardientes cuyanos permanecieran mucho tiempo en el camino, so pena de irreparables mermas⁴¹,

³⁹ Concolorcorvo, EL LAZARILLO DE CIEGOS CAMINANTES, Madrid, Editora Nacional, 1980, p. 131. Comparando la velocidad de las tropas de Mendoza y Santiago del Estero, dos localidades situadas prácticamente a la misma distancia de Buenos Aires, y suponiendo que aquéllas utilizaran sus respectivas carreras de postas, observamos que en el año 1781 las mendocinas avanzaban a 4,92 leguas por día para cubrir las 266 del itinerario de 1776, y las santiagueñas a 4,80 leguas para hacer las 262 del de 1778; treinta años más tarde, las primeras realizaban una jornada de 6,36 leguas y las segundas una de 4,89, ambas por el itinerario Real de Postas, para recorrer las 261 y 267 leguas que respectivamente separaban a Mendoza y Santiago de Buenos Aires. Como resultado, en el promedio general para todo el período hay una semana de diferencia a favor de las tropas de Mendoza (47,52 días contra 54,51 empleados por las de Santiago del Estero).

⁴⁰ En todo caso, es evidente que a mayor velocidad del transporte se habrá incrementado la circulación de mercancías y la rotación del capital comercial.

⁴¹ "...el que llegase la vasija tan mermada fue el motivo de haber estado en el camino un mes y 27 días de salido de ésta." AGN, IX-10-7-8, San Juan, 14/01/1798.

los ponchos, los cueros y las maderas -para dar sólo tres ejemplos- podían retrasarse un poco más.

El estudio de la frecuencia de viajes también es revelador; al igual de lo que sucedía en la carrera de Cuyo, por la ruta del norte circularon carreteros que acostumbraban hacer más de un viaje anual:

1781	6 (sobre 30)	20,00%
1786	11 (" 84)	13,09%
1790	11 (" 55)	20,00%
1796	13 (" 52)	25,00%
1802	7 (" 69)	10,14%
1806	6 (" 36)	16,66%
1811	6 (" 37)	16,21% ⁴²

Como puede observarse, estos porcentuales están bastante alejados de los que se daban en la carrera cuyana⁴³

Si bien estos troperos eran relativamente rápidos -con registros de hasta dos y tres semanas por debajo del promedio general-, la velocidad, ya fuera en función de realizar más de un viaje, ya en la de regresar más pronto al terruño, no parece haber sido materia de preocupación para el grueso de los transportistas norteros. Por último, pensamos que las cifras sobre frecuencias de viajes, en una y otra carrera, refuerzan la idea expresada en el anterior apartado en el sentido de que la gran mayoría de los acarreadores no eran profesionales, sino ocasionales y estacionales.

5. LA CAPACIDAD DE CARGA DE VEHICULOS Y BESTIAS. CALCULO HIPOTETICO DEL CAPITAL INVERTIDO EN EL SISTEMA DE TRANSPORTE.

En el Cuadro VIa y en el Gráfico 2 se puede observar el número de carretas y mulas de la carrera de Cuyo, y la carga trans-

⁴² Una vez más debemos aclarar que de los 139 transportistas clasificados como ocasionales, ocho (5,75%) viajaron dos veces en un mismo año.

⁴³ De todos estos transportistas, dos en 1781, tres en 1786, dos en 1796, cuatro en 1802 y uno en 1811, hicieron un total de tres viajes, y ninguno más de esa cifra; de todos los viajes - en total son 132-, sólo cuatro -realizados en 1796- fueron desde más allá de Tucumán (tres desde Salta y uno desde Jujuy), cuya distancia a Buenos Aires es similar a la que existe entre ésta y San Juan.

portada por las mismas; en esta última se incluyen mercancías venidas desde Chile y aquéllas que eran originarias de San Luis y Río Cuarto (en este último caso, son poco significativas).

Se ha considerado que cada carreta podía cargar hasta 150 arrobas (11,50 kilogramos por arroba); no hemos encontrado ningún caso que demuestre lo aseverado por Concolorcorvo en el sentido de que las carretas mendocinas cargaban 28 arrobas más que las 150 que transportaban las tucumanas⁴⁴. Sólo en muy contadas ocasiones observamos que algún vehículo llevaba unas pocas arrobas por encima de las 150 (y a veces cargaban menos de dicha cantidad). El estudio de los contratos cuyanos sustenta nuestra opinión, pues los fletes se pactaban "por cada carretada de 150 arrobas...según costumbre."⁴⁵

En cuanto a la capacidad de carga de una mula, si bien variaba, según nuestra investigación y la opinión de otras fuentes [Rees para México, Santa Gertrudis para Nueva Granada, Ringrose para España]⁴⁶ la situamos en las 12 arrobas.

De cualquier modo, en ocasiones vehículos y bestias no estaban en condiciones de realizar largos viajes cargados a tope; los

⁴⁴ Concolorcorvo, op.cit., p. 128.

⁴⁵ Ver, por ejemplo, en AGN, Hacienda, 1797, leg. 85, exp. 2222, IX-34-1-2. Ringrose señala que los carros españoles transportaban 120 arrobas. Cfr. Ringrose, op.cit., pp. 62-63. Chaunu indica que las carretas francesas excepcionalmente cargaban 1.380 kilogramos (120 arrobas), acarreado por lo general de 368 a 736 kilogramos (32 a 64 arrobas). Cfr. Chaunu, op.cit., pp. 366-367. Hadley, por su parte, sostiene que en México una carreta "tenía capacidad de transportar una carga hasta de 1.800 kilogramos (160 arrobas)" -en realidad son 156,52 arrobas-. Cfr. Hadley, Phillip L., MINERIA Y SOCIEDAD EN EL CENTRO MINERO DE SANTA EULALIA (1709-1750), México, F.C.E., 1979, P. 114.

⁴⁶ Rees, Peter, TRANSPORTE Y COMERCIO ENTRE MEXICO Y VERACRUZ (1519-1910), México, Ed. Melo, 1976, p. 87. Santa Gertrudis, Fray Juan de, MARAVILLAS DE LA NATURALEZA, Bogotá, Biblioteca de la Presidencia de Colombia, 1956, t. 1, p. 89. Ringrose, op.cit., p. 61. Chaunu sitúa la capacidad de carga de "una buena mula" en las 12 a 16 arrobas. Cfr. Chaunu, op.cit., pp. 366-367. Hadley, a su vez, opina que carga 180 kilogramos (15,65 arrobas). Cfr. Hadley, op.cit., p. 116. Pinto, para Chile, calcula que una mula podía transportar un mínimo de 12 y un máximo de 22 arrobas. Cfr. Pinto, Seniá, VIAS Y MEDIOS DE COMUNICACION EN CHILE DURANTE EL SIGLO XVIII; EL CAMINO SANTIAGO-VALPARAISO Y SU TRAFICO, Santiago de Chile, Universidad de Chile, 1976, p. 22. Huertas, por último, afirma que cada bestia cargaba hasta 20 arrobas. Cfr. Huertas, op.cit., p. 50.

primeros, añejos, y las segundas, mal alimentadas, acarreaban menos peso que el que en situaciones normales podían transportar. Además, se ignora el peso y/o volumen de muchas mercancías introducidas desde Chile (tachos de cobre, zapatos, alambre, etc.). Teniendo en cuenta lo expuesto no debe extrañar que consideremos a nuestras estimaciones sobre el número de carretas y mulas, calculado en función de la totalidad de la carga transportada, sólo aproximativas⁴⁷.

CUADRO VIa: NUMERO DE CARRETAS Y MULAS, Y LA CARGA QUE TRANSPORTABAN DESDE LA REGION CUYANA A BUENOS AIRES; CALCULO HIPOTETICO DEL CAPITAL INVERTIDO EN LAS MISMAS (1781-1811)

AÑO	CARRETAS	*CARGA	**CAPITAL	MULAS	*CARGA	**CAPITAL
1781	705	105.750	35.250	1.925	23.100	9.625
1786	520	78.000	26.000	685	8.220	3.425
1790	420	63.000	21.000	605	7.260	3.025
1796	625	93.750	31.250	1.230	14.760	6.150
1802	720	108.000	36.000	2.425	29.100	12.125
1806	715	107.250	35.750	3.125	37.500	15.625
1811	725	108.750	36.250	2.905	34.860	14.525

CUADRO VIb: NUMERO DE CARRETAS Y LA CARGA QUE TRANSPORTABAN DESDE LAS REGIONES NORTE Y CENTRAL A BUENOS AIRES; CALCULO HIPOTETICO DEL CAPITAL INVERTIDO EN LAS MISMAS (1781-1811)

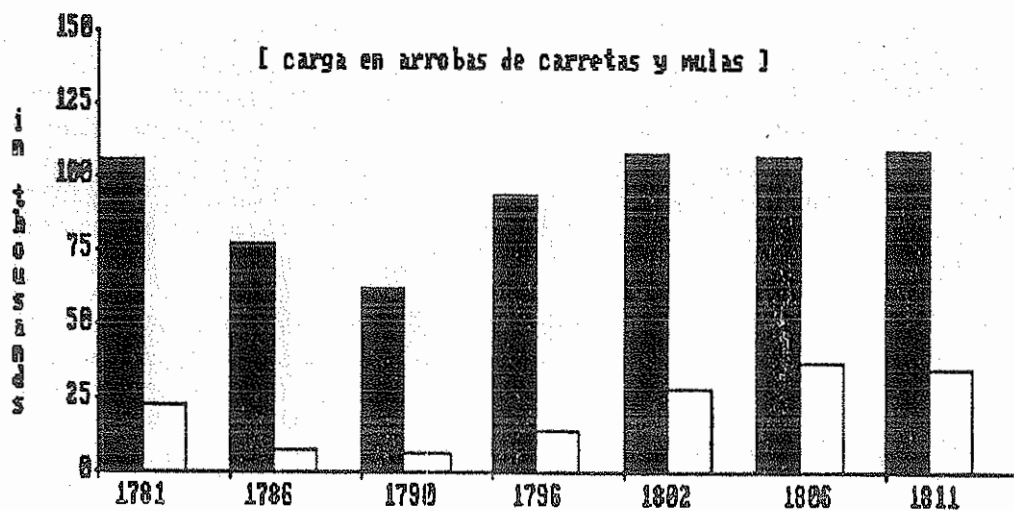
AÑO	CARRETAS	*CARGA	**CAPITAL
1781	230	34.500	11.500
1786	610	91.500	30.500
1790	335	50.250	16.750
1796	475	71.250	23.750
1802	505	75.750	25.250
1806	295	44.250	14.750
1811	360	54.000	18.000

* En arrobas; se considera que cada carreta transportaba una carga de 150 arrobas y cada mula una de 12 arrobas.

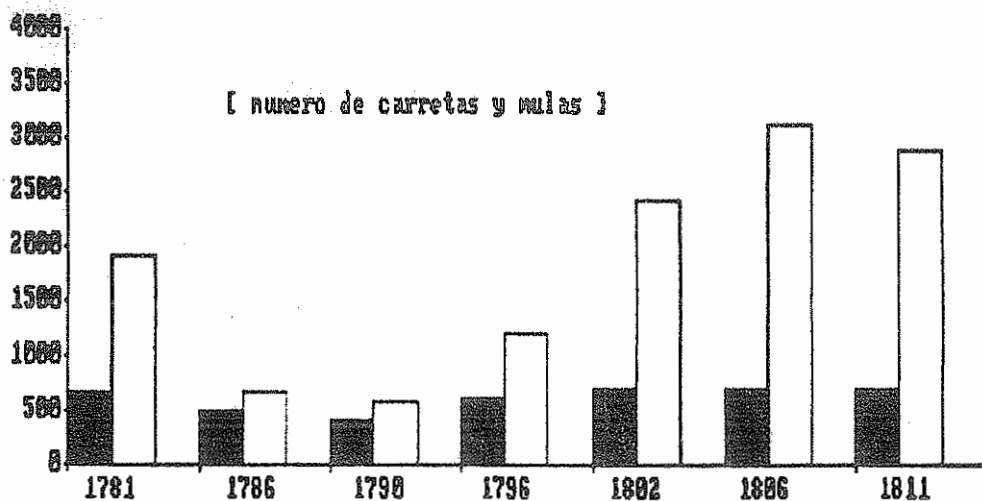
** En pesos; se considera que cada carreta costaba 50 pesos y cada mula 5 pesos.

⁴⁷ Aparte habría que considerar que rara vez se detallaba el peso bruto, consignándose sólo el neto; y que, además, existían distintos sistemas de pesos y medidas según las regiones, lo que complica la cuestión.

GRAFICO 2



■ carretas □ mulas



■ carretas □ mulas

Observando el Cuadro VIa se nota que si bien la oferta de transporte por arrias de mulas es más elástica, su capacidad de acarreo es tan limitada que el grueso de la actividad depende de las tropas de carretas. El Gráfico 2 permite comparar las dos modalidades de transporte y la capacidad de carga de las mismas.

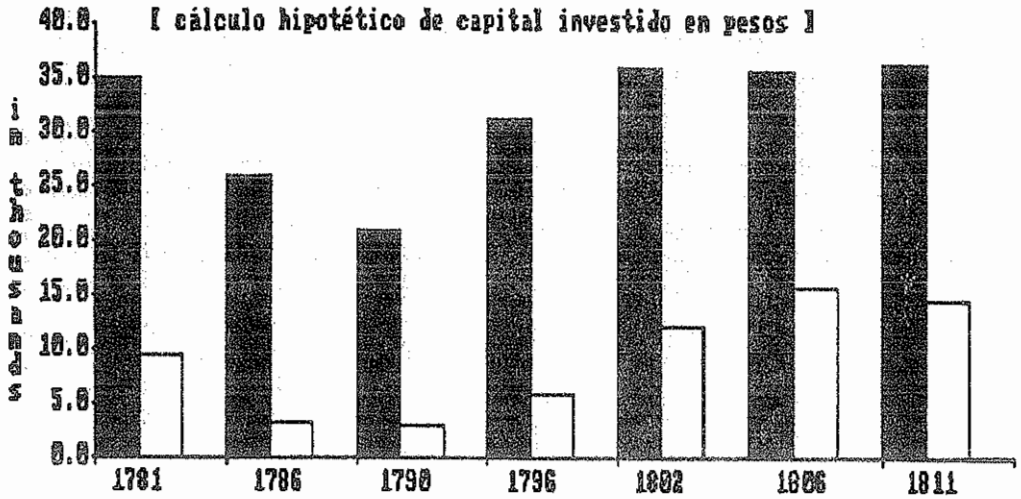
El Cuadro VIa y el Gráfico 3 nos muestran qué inversión se necesitaba para cada una de las modalidades de transporte estudiadas. Es claro el por qué de la elasticidad de la oferta de las arrias: la inversión necesaria para la implementación de una de ellas es mucho más accesible que la que se precisaba para la formación de una tropa, tanto que cualquier campesino o pequeño comerciante podía llegar a transformarse en transportista estacional y ocasional llegado el caso.

De cualquier modo, debemos hacer ciertas aclaraciones en relación a este tema. En principio, no tenemos un índice de precios del período lo suficientemente amplio como para establecer fluctuaciones en el valor de carretas y mulas; se ha considerado un precio estimativo de 50 pesos por vehículo y de 5 pesos por bestia. Estos son precios de Buenos Aires, con lo que queremos indicar que había diferencias según regiones; dichos valores se refieren a carretas en buen estado y mulas jóvenes y sanas. Además, debemos tener en cuenta que había tropas y arrias que -tal cual hemos visto- hacían más de un viaje por año, por lo que algunos vehículos y bestias (las roturas de los primeros y la mortandad de las segundas eran muy apreciables) volvían a ser utilizados.

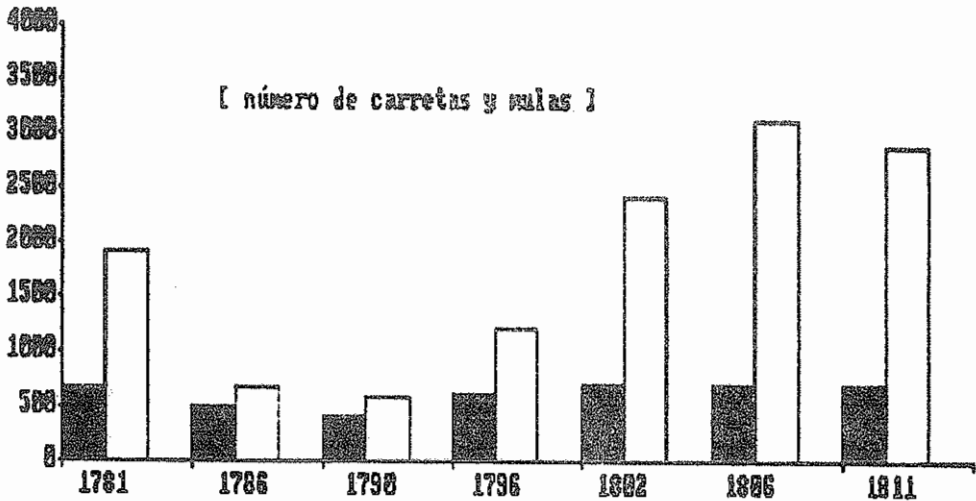
En todo caso, para tener una idea más aproximada del costo de organización de una tropa, se debería contabilizar el precio de los bueyes -se estimó en 5 pesos por animal- y la cantidad utilizada por cada carreta -alrededor de diez, entre los que tiraban y los de recambio, según Paucke⁴⁸-; es decir que el capital a invertir se duplicaba. A lo que se agregaba, entre otras cosas, el salario del capataz, carpinteros, picadores, boyeros, boyeros de internada, el precio de ésta, el de la caballada y el de los alimentos y utensilios necesarios para

⁴⁸ Paucke, Florián, S.J., HACIA ALLA Y PARA ACA (UNA ESTADA ENTRE LOS INDIOS MOCOVIES, 1749-1767), Tucumán-Buenos Aires, Universidad Nacional de Tucumán/Institución Cultural Argentino-germana, 1942, t. 1, p. 131.

GRAFICO 3



■ carretas □ mulas



■ carretas □ mulas

el viaje⁴⁹. Si bien poner en marcha una recua de mulas significaba un desembolso marcadamente inferior, la costo de las bestias debía sumársele el salario de capataz y peones⁵⁰, el precio de los alimentos, etcétera.

Observando los Gráficos 2 y 3 notamos, para cada una de las modalidades de transporte estudiadas, la relación entre la capacidad de carga y la inversión de capital que debía hacerse.

En el Cuadro VIb se puede apreciar el número de carretas (y la carga que transportaban) de la carrera del norte; paralelamente, se apunta el cálculo hipotético del capital invertido en los vehículos.

La importante cantidad de carretas que consignamos para 1786 se debe al hecho de haber hallado algunas guías de comercio en donde quedó asentada la totalidad de la conformación de varios convoyes -como consecuencia del cobro del impuesto al tránsito en Córdoba-, cosa que no habríamos conseguido sumando tan sólo la carga que aparecía en dichas guías, por lo general aisladas; de no haber mediado tal situación, el número de vehículos hubiera descendido en unas 145 unidades, pues si bien parte de las mercancías pudo haber sido descargada en la ciudad mediterránea, el grueso de las mismas sin duda tenía como destino la capital virreinal. Esta información "adicional" lamentablemen-

⁴⁹ En 1777, en viaje redondo Buenos Aires-Mendoza-Buenos Aires, un capataz ganaba 70 pesos; un ayudante, 52; un carpintero 36; un boyero, 18 (y un año después, 20); un picador, 13 (un año más tarde, 14). Por su parte un boyero de invernada cobraba seis pesos al mes. AGN, Tribunales, leg. A-13, exp. 8, IX-40-2-6, ff. 49-54. En 1790, un capataz en el viaje Mendoza-Buenos Aires ganaba 45 pesos, y un boyero de invernada 10 pesos mensuales. AGN, Correspondencia... de J. Castro, cit., IX-10-7-7 y IX-9-3-8 (papeles de 1804). En 1797, un capataz en el viaje Buenos Aires-Mendoza ganaba 50 pesos, y un boyero de invernada 6 pesos al mes. AGN, Cuentas de Joaquín Gómez de Somavilla, IX-10-8-2.

⁵⁰ Sobre catorce arrias que circularon entre 1796 y 1809, un capataz ganaba de 40 a 45 pesos en el viaje San Juan-Buenos Aires (hay un caso excepcional, en 1808, de un capataz que cobró 85 pesos); un peón ganaba de 30 a 35 pesos y un "madrinero" alrededor de 12 pesos. AGN, Correspondencia... de J. Castro, cit., IX-10-7-8 y IX-9-3-8. Correspondencia de J. Gómez de Somavilla, IX-11-9-6 y IX-11-9-7. En principio no parecen malos salarios, pero no sabemos cuánto cobraban por el viaje de retorno, sobre todo en el caso de escasear -o diectamente faltar- la carga, o en el de no querer el dueño fletar por no estar sus mulas en condiciones; tampoco sabemos cuántos viajes se realizaban por año, pero en el mejor de los casos, no más de tres (aunque existía la posibilidad de conchavarse en otros equipos).

te falta para los otros años del muestreo, con la excepción de 1796, aunque aquí los datos recolectados dieron por resultado una cifra sensiblemente menor a la obtenida para 1786.

También para esta carrera hemos encontrado un problema de difícil solución, como es desconocer el peso y/o volumen exactos de algunas mercancías (fardos de ponchos, tercios de cordobanes, bateas, costaneras, etc.); una vez más debemos aclarar que nuestros cálculos sobre el número de carretas son sólo aproximativos.

Comparando la cantidad de tropas y carretas de las carreras de Cuyo y del norte (485/4.430 y 505/2.810, respectivamente), se puede notar que el promedio de vehículos por convoy es de 9,13 para las primeras, y de 5,56 para las segundas⁵¹.

En cuanto a las arrias de mulas, las cuyanas suman 615 con un total de 12.900 animales, lo que da un promedio de 20,97 bestias por recua; las 29 de la carrera del norte movilizaron unas 330 mulas, con un promedio de 11,37 por arria⁵².

En síntesis, los bajos promedios de la carrera del norte refuerzan la idea de que aquí el fenómeno de la ocasionalidad y el de la estacionalidad se manifestaban con más intensidad que en la de Cuyo.

6. FLETES Y CONTRATOS

Para el tratamiento del problema de los fletes se ha utilizado una documentación variada, la cual -a pesar de no ser demasiado abundante-, en general, podría dividirse en fuentes cualitativas (opiniones, estimaciones, informes de funcionarios, etc., en ocasiones vagas y no siempre imparciales) y cuantitativas (contratos, certificaciones, rendiciones de cuentas, etc.). De existir las dos clases de fuentes para un mismo año, preferimos valernos de los datos hallados en el último de los

⁵¹ Un documento de la época indica que el número de carretas de una tropa "por lo regular" es de 20 unidades, si bien la de Manuel Peralta sumaba 33 y la de Melchor Videla 80 vehículos. AGN, Hacienda, 1799, leg. 90, exp. 2322, IX-34-1-7, ff. 133v y 134.

⁵² Ringrose señala un promedio aún más bajo para las "empresas" estacionales: de 3 a 4 animales por cada mulero peninsular. Cfr. Ringrose, op.cit., p. 74.

tipos mencionados. De cualquier modo, se debe tener en cuenta que los fletes se modificaban, en ocasiones, de mes a mes: en febrero de 1798 el flete de una carreta desde Mendoza a Buenos Aires se pagaba 90 pesos, un mes después estaba entre 70 y 80 pesos, y en abril se abonaba 70 pesos; en junio, según estimación de un cuyano, el flete oscilaba entre 110 y 115 pesos, y en septiembre había bajado a 80-90 pesos⁵³. Esto nos muestra la existencia de un "mercado del flete" bastante fluido.

Había casos en que el flete variaba según el producto a transportar: eventualmente el flete de una carreta o mula para conducir caldos era más alto que el de un vehículo o animal contratado para acarrear frutas secas, e incluso llegó a darse que los fletes para transportar aguardiente fueran más caros que los pagados para llevar vino; no obstante, estas variaciones no siempre ocurrían, y cuando se daban eran, en general, poco relevantes. Sin embargo, en el transporte de caldos había una variación que creemos importante, según quién fuera propietario de la vasija que los contenía: el transportista o el dueño del cargamento. En el primer caso, el flete aumentaba de 3 a 5 pesos por carga de mula (dos barriles u odres); en cuanto a las carretas sólo encontramos un ejemplo: en junio de 1788 el flete para transportar aguardiente desde San Juan, siendo la vasija del tropero, ascendía a 150 pesos (dos meses después, a 130) por carreta y, si la misma era del contratante, llegaba a los 110 pesos (dos meses más tarde a 90)⁵⁴.

¿Cuál es la razón de la diferencia? Cuando la vasija es del transportista, éste arriesga una parte de su propiedad, pero precisamente por ser suya, "va obligado" a las mermas (evaporación) que se produzcan en el camino -excepto las normales-, por lo que debe apurar la marcha, con el consiguiente desgaste de vehículos y/o bestias. En caso de no ir "obligado", es decir, cuando la vasija es del contratante, puede tardarse más en el viaje, sobre todo si llega a encontrar buenas pasturas, lo que a la vez permitiría un descanso extra a sus animales.

Existe otra diferencia, muy poco documentada, que es la que se refiere a la mutación del flete en función del precio en que se venda el producto en el mercado porteño. Según contrata de abril de 1802, el flete de 48 cargas de aguardiente sanjuanino ascendería a 12 pesos 4 reales cada una, si cada barril (media carga) se vendía en Buenos Aires a menos de 22 pesos; de obte-

⁵³ AGN, Correspondencia... de J. Gómez de Somavilla, cit., IX-11-9-6.

⁵⁴ AGN, Correspondencia... de J. Castro, cit., IX-10-7-7.

nerse 22 o más pesos, el flete sería de 13 pesos por carga⁵⁵.

Concolorcorvo dividió a los carreteros en tres clases, dentro de la primera de las cuales estaban "los hombres más distinguidos de Mendoza, San Juan de la Frontera, Santiago del Estero y San Miguel de Tucumán"; éstos, por ofrecer más garantías y seguridad que los troperos de las otras dos clases, cobraban un flete más alto⁵⁶. De cualquier modo, la opinión con más fundamento sobre la variación de los fletes quizá sea la de los propios carreteros: "el precio de los fletes nunca ha sido determinado por otra cosa que por la mayor o menor abundancia de carga" expresa Eusebio Rodríguez, a la vez que su colega Jacinto Lemus es del parecer que el clima o la estación del año, no tienen incidencia en la fijación de tales precios. Melchor Videla, por su parte, manifiesta que los mendocinos hacen sus fletamentos por 100 pesos y más también algunas veces, y otras por 60 u 80: "en esto no hay regla fija". Mateo Delgado -el que abrió el camino "de los carreteros", y considerado el mejor transportista de la carrera- declara: "sólo disminuirían [los fletes] en caso de que hubiera mucha carga que llevar a Buenos Aires"⁵⁷. Sin embargo, casi veinte años después de estas apreciaciones, Martín José de Segovia, representante del gremio de carreteros en el litigio que éstos mantenían con Serra y Canals, señala: "es público y notorio que los fletes de las que salen de Mendoza a ésta [Buenos Aires] se pagan a cientos y tantos pesos, pero nadie ignora que esto no proviene de la escasez de carretas, sino de la estimación que han tenido en estos tiempos los frutos de dicho país con motivo de la guerra..."⁵⁸. Es decir que, en la fijación del precio del flete no sólo incidía la escasez o abundancia de carga a transportar, sino también la coyuntura económica del mercado al cual iba dirigida.

De los datos recogidos, observamos que, grosso modo, el flete Mendoza-Buenos Aires es del 60% al 70% del de San Juan-Buenos Aires; que el flete de una mula representa de un 12% a un 20% del de una carreta, y el de ida Cuyo-Buenos Aires asciende al doble del de retorno. Sin duda que los fletes desde Buenos Aires a Cuyo sufrieron en ocasiones la competencia de la navegación por el Cabo de Hornos, que ofrecía mayor capacidad

⁵⁵ AGN, Correspondencia... de J. Gómez de Somavilla, cit., IX-11-9-7.

⁵⁶ Concolorcorvo, op.cit., p. 134.

⁵⁷ AGN, Interior, 1780, leg. 8, exp. 3, IX-30-2-2, ff. 132-145v.

⁵⁸ AGN, Hacienda, 1799, leg. 90, exp. 2322, IX-34-1-7, f. 133v.

de transporte y, obviamente, fletes más bajos⁵⁹. Ya Concolorcorvo había advertido el dilema de los troperos cuyanos, pues "como el valor de lo que conducen en veinte carretas se regresa en una o dos, fletan las demás al primer cargador que se presenta por el precio contingente de la más o menos carga y número de carretas"⁶⁰. Los troperos, en caso de no desear volver con sus carretas vacías, debían esperar "hasta que pasados algunos meses logran fletarlas para regresarse", con el consiguiente gasto de mantención⁶¹. Por el contrario, se dieron algunos casos en que "los troperos de algún seguro ya vienen de Mendoza fletados; aquí varios comisionados andan a la rapiña por carretas sin reparar en fletes de noventa y cinco hasta cien pesos" (lo que significaba un precio relativamente alto)⁶². Sin embargo, no siempre los transportistas estaban dispuestos a fletar: "todos los capataces y dueños de tropa no quieren llevar carga por leve que sea, a causa de hallarse estas inmediaciones malas de pasto y así procuran salir cuanto antes a invernar a las pampas"⁶³. A veces sólo admitían pequeños cargamentos y con la salvedad de que lo que normalmente componía una carga de mula (dos tercios), se consideraran dos⁶⁴.

La información sobre fletes en la carrera del norte es demasiado exigua como para sacar una conclusión terminante. Aun así, comparando tanto los datos que poseemos sobre precios de fletes hacia y desde la capital virreinal, como también los ya analizados de la carrera cuyana, parecería que los fletes a Buenos Aires son más bajos que los fletes desde la misma, es decir, lo contrario a lo que sucedía en la otra carrera, donde el flete de ida era más alto que el de retorno.

Esta hipótesis también estaría sustentada por la lectura y análisis de cientos de cartas conservadas en el Archivo Gene-

⁵⁹ AGN, Correspondencia... de J. Castro, cit., IX-10-7-7, Buenos Aires, 10-04-1785.

⁶⁰ Loc.cit., nota 46.

⁶¹ AGN, Hacienda, 1790, leg. 59, exp. 1519, IX-33-7-1.

⁶² AGN, Correspondencia... de J. Castro, cit., IX-9-3-8, Buenos Aires, 16-02-1803.

⁶³ *Ibidem*, Buenos Aires, 16-10-1800. Hay varias cartas de este tenor entre 1799 y 1803.

⁶⁴ *Ibidem*, Buenos Aires, 16-08-1802.

ral de la Nación. A través de ellas se puede vislumbrar cómo la cuestión del flete siempre estaba presente en aquéllos que de un modo u otro se vinculaban a la carrera de Cuyo; por el contrario, dicha cuestión no desvelaba, al parecer, a los que trajinaban la carrera del norte; casi nunca se indica el flete y muchas veces ni siquiera aparece esa palabra en las misivas de los comerciantes y transportistas cordobeses y nortños. Esto se nota especialmente en la correspondencia de Joaquín Gómez de Somavilla, quien tuvo contactos en las dos carreras. El hecho de existir -en la carrera del norte- una importante cantidad de pequeños acarreadores ocasionales, quizá permitiera satisfacer la demanda de transporte a un bajo precio, por lo que la cuestión del flete era poco significativa⁶⁵.

En cuanto a los contratos, la situación en el Río de la Plata parecería diferenciarse de la que se daba en la metrópoli. Ringrose, refiriéndose a este tema, expresa: "es probable que la mayor parte de los convenios celebrados en el mundo del transporte de bagajes fueran verbales y de sencilla formulación"⁶⁶. En el espacio colonial rioplatense, por el contrario, la práctica del contrato escrito estuvo bastante difundida, tal cual se desprende de nuestros datos. Obviamente, nos estamos refiriendo al transporte de larga distancia, el cual unía a mercados muy alejados entre sí; es posible que para la comunicación dentro de una misma región la cuestión fuera mucho menos formal.

Una buena cantidad de los datos consignados más arriba, respecto al problema de los fletes, provienen de contratos escritos entre particulares. Para el caso del transporte de caldos, se asentaba el nombre del acarreador, del dueño de la carga, el origen y destino de la misma, la vasija que la contenía (pipas, barriles, cuarterolas, odres, etc.) y quién era el propietario de la misma, la cantidad de vehículos (carretas) o cargas de mulas fletadas, el precio del flete y el modo de pago. De ser propietario de la vasija el transportista, éste, como ya anticipamos, iba obligado a las mermas: luego de verificada la entrega en destino "que será según estilo abriendo las expresadas vasijas e introduciendo el dedo pulgar de suerte que llegue la punta de él a la mencionada aguardiente y vino y si hubiese merma responderé con otro de igual calidad, o en su defecto en dinero de contado a lo corriente

⁶⁵ Algo similar sucedía en España cuando en determinadas épocas del año -las del receso agrícola- había una sobreoferta de transporte por parte de los trajinantes estacionales. Cfr. Ringrose, op.cit., pp. 70-72.

⁶⁶ *Ibidem*, p. 84.

de la plaza"⁶⁷, en caso de que la merma fuera por defecto de la vasija o descuido del transportista o de su tripulación; no estaba obligado a las mermas producto de "casos fortuitos" (indios e incendio). También se especificaba a quién iba dirigido el cargamento en destino, cuándo debía devolverse la vasija y, en caso de que ésta fuera del cargador, en qué condiciones debía regresársele ("abatida con todos los reto-bos" o "parada"). Por último, se certificaba el cumplimiento de la contrata y cada parte quedaba con una copia.

También había contratos en donde se estipulaba el día en que el transportista debía llegar a destino, sufriendo su flete descuentos en caso de atrasos, o recibiendo un plus si llegaba antes del plazo establecido⁶⁸. Si el transporte era de cueros, el carretero tenía una labor extra: cada quince días debía sacudirlos para evitar que se apolillaran, lo cual implicaba la fatigosa tarea de descargar y volver a cargar los vehículos⁶⁹.

Asimismo, existían contratos entre los transportistas y el Estado: traslado de caudales y azogues, de reos, de prisioneros ingleses en la época de las invasiones, de cascarilla, de pólvora, de hierro, de plomo, de armamentos, etcétera. Sin embargo, es posible que los carreteros -obviamente preferidos por la Real Hacienda en tanto y en cuanto las características topográficas de las regiones a transitar lo permitieran- no estuvieran demasiado entusiasmados con esta clase de faena. Francisco Aróz envía una carta, fechada en mayo de 1807, al citado Gómez de Somavilla en donde le pide que le mande tres o cuatro carretadas de yerba, no pagando "más flete que el de 150 pesos carreta, cuando más caro, y son mejores para el carretero que 200 pesos por la de Hacienda porque ésta tiene riesgo de responsabilidad, y aquéllo ninguno"⁷⁰. Lo que no dice Aróz es que el dinero de los fletes tardaba largo tiempo en abonarse, dadas las innumerables trabas burocráticas.

De cualquier modo, (y abundan ejemplos) les gustase o no a los transportistas, el Estado -de la misma forma que lo que sucedía en la metrópoli, según lo muestran los estudios de Ringrose- tenía prioridad absoluta en la satisfacción de su

⁶⁷ AGN, Tribunales, leg. C-14, exp. 24, IX-40-7-1, San Juan, 14-12-1788.

⁶⁸ AGN, Comerciales, 1808-1809, leg. 28, exp. 7, IX-31-2-4.

⁶⁹ AGN, Cuentas de J. Gómez de Somavilla, cit., IX-10-8-2, Tucumán, 06-02-1797.

⁷⁰ AGN, Correspondencia... de J. Gómez de Somavilla, cit., IX-11-9-7.

demanda de transporte⁷¹.

CONCLUSIONES

Comencemos ante todo por el tipo de medios de transporte que hemos estudiado. Vimos que si bien las tropas y las arrias de Mendoza y San Juan participan ambas en el proceso de satisfacer la demanda de transporte, tienen mayor representación numérica las tropas mendocinas y las arrias de mulas sanjuaninas. Sin duda las características del terreno a recorrer tuvieron gran influencia en el momento de la elección de una de las dos posibles variantes. Para el caso específico de Mendoza, es posible que la capacidad de carga de la carreta haya tenido mucha influencia en esa opción. Las tropas que contabilizamos desde el norte son apenas más numerosas que las cuyanas, pero, en promedio de carretas por convoy, las últimas son definitivamente superiores y en la carrera del norte, el tráfico por medio de arrias de mulas es prácticamente despreciable.

Aun sin tener cifras seguras, pero sí sugestivas, pensamos que la gran mayoría de los transportistas que recorrían el espacio rioplatense no eran profesionales, sino que, por el contrario, campesinos y pequeños comerciantes se ocupaban de satisfacer una parte sustancial de la demanda de transporte; este fenómeno parece haber sido más agudo entre aquéllos que circularon por la carrera del norte. Se vislumbra también una tercera categoría de acarreadores -los estacionales- pero ella es más difícil de detectar en forma concluyente.

Si bien el sistema de transporte se ve afectado por las variaciones climáticas tanto estacionales como episódicas -como no podía ser de otro modo- observamos que la velocidad fue aumentando regularmente durante todo el periodo; esto ocurre en base a dos elementos que actúan en forma coincidente: mejoras técnicas y utilización de rutas más directas. En general, los transportistas cuyanos fueron más veloces y más ágiles que sus

⁷¹ Ejemplos de estas contratas pueden consultarse en AGN, Hacienda, 1805, leg. 128, exp. 3225, IX-34-6-6 (caudales); 1806, leg. 132, exp. 3314, IX-34-7-2 (prisioneros ingleses); 1807, leg. 133, exp. 3334, IX-34-7-3 (plomo); 1808, leg. 137, exp. 3474, IX-34-7-7 (cascarilla); 1809, leg. 138, exp. 3509, IX-34-7-8 (cascarilla); Comerciales, 1808-1809, leg. 28, exp. 7, IX-31-2-4 (pólvora), entre otros documentos.

colegas norteos y si bien la geografía del terreno pudo haber incidido en este comportamiento diferenciado, es obvio que la naturaleza de los efectos transportados y la especial configuración del mercado por éstos en Buenos Aires -donde la variable tiempo podía ser determinante en el resultado de una operación- son los elementos que más influyeron a nuestro entender en ese hecho. En todo caso, no debemos olvidar que hay una estrecha relación entre la velocidad de la circulación física de las mercancías, la rotación del capital comercial y los elementos constitutivos de mercados regionalmente integrados. En este sentido, creemos que los lazos comerciales entre Cuyo y Buenos Aires eran más estrechos que los que había entre el norte y la capital del Virreinato⁷².

También hemos visto que formar una recua era un objetivo relativamente fácil de realizar; un campesino podía transformarse en un transportista ocasional o estacional si así lo requería la situación. Armar una tropa de carretas era, por el contrario, un asunto bastante más complejo y además costoso. Claro está que la inversión se justifica por la capacidad de carga de esos vehículos.

El estudio de los fletes nos revela -a través de las limitadas y por lo tanto no concluyentes cifras que poseemos- que eran más altos los fletes de "ida" que los de "retorno" en el caso de la carrera de Cuyo; aparentemente en el norte sucedía lo contrario, pero aquí los datos son decididamente exiguos como para poder afirmarlo. Esto se puede explicar por el hecho de que a la ida se transportan productos de mucho volumen y poco peso y a la vuelta, por el contrario, algunas de las mercancías -efectos de Castilla y esclavos- eran de mayor valor y no ocupaban tanto espacio, por lo que ello generaría una situación de sobreoferta de medios de transporte. Esto además se complica porque cuando abundaban los efectos de Castilla para enviar a Cuyo, quería decir que había muchos barcos en el estuario y los precios de los productos cuyanos estaban por el suelo... Por otra parte, el flete de retorno sufrió en forma intermitente la dura competencia de la navegación por el Cabo de Hornos. También hemos observado que el flete desde el norte

⁷² Esta presunción merece ciertas aclaraciones: 1) aquí no se considera el caso de los cargamentos de plata que llegaban desde el norte, sencillamente porque los datos pertinentes, con muy pocas excepciones, no aparecen en estas fuentes -se trata de transportistas especiales "los situadistas" y que muy pocas veces están relacionados con los auténticos carreteros y arrieros; 2) nosotros estamos trabajando con los viajes de "ida" desde Cuyo y desde el norte, pues para visualizar la "vuelta" deberíamos trabajar con las fuentes de las diversas aduanas del Interior.

era comparativamente más bajo que el que se pagaba desde Cuyo; posiblemente la gran cantidad de acarreadores ocasionales que satisfacían la demanda de transporte, tuvo que ver con esto, como el hecho de que el mercado porteño para los productos llegados desde el norte era mucho menos sensible a la variable temporal.