

ARTÍCULO DE INVESTIGACIÓN

La región mendosanjuanina. Una nueva territorialidad económica para Mendoza, San Juan y San Luis en el siglo XVIII

The Mendosanjuanina region. A new economic territoriality for Mendoza, San Juan and San Luis in the eighteenth century

JOSÉ SOVARZO

IIDyPCa- CONICET- UNRN, Argentina

RESUMEN Este artículo busca demostrar la existencia de una territorialidad económica llamada la región mendosanjuanina para el siglo XVIII, así como problematizar la existencia económica de lo que la historiografía denomina Cuyo. Para ello se analiza a las economías de Mendoza, San Juan y San Luis a partir de distintas variables y dinámicas económicas. Las conclusiones alcanzadas permiten analizar las diferencias existentes entre la economía de la región mendosanjuanina y San Luis. El trabajo combina la utilización de los datos aportados por la historiografía y por las fuentes documentales conservadas en el Archivo General de la Provincia de Mendoza y el Archivo General de la Nación Argentina.

PALABRAS CLAVE Mendoza; San Juan; San Luis; Reino de Chile; Siglo XVIII.



Este trabajo está sujeto a una licencia de Reconocimiento 4.0 Internacional Creative Commons (CC BY 4.0).

ABSTRACT This article aims to demonstrate the existence of an economic territoriality called the *Mendosanjuanina* region during the eighteenth century and to problematize the economic existence of what historiography calls Cuyo. To this end, the economies of Mendoza, San Juan and San Luis are examined from different variables and economic dynamics. The conclusions reached allow us to analyze the differences between the economy of the Mendoza region and San Luis. The work combines the use of data provided by historiography and documentary sources preserved in the General Provincial Archive of Mendoza and the General Archive of the Nation of Argentina.

KEY WORDS Mendoza; San Juan; San Luis; Kingdom of Chile; eighteenth century.

1. Introducción

A diferencia de la regionalización que se le puede atribuir a las economías del litoral rioplatense, como la región Río de la Plata (Jumar, 2012), a la espacialidad económica que integraban las ciudades de Mendoza, San Juan y San Luis, no ha sido definida en específico para el período de la dominación española¹. En muchos escritos, poniendo el acento sobre los aspectos políticos se la integra a lo que se llama comúnmente: Cuyo².

Esta agrupación parte de que las tres ciudades fueron fundadas y dependieron económica, política, social y religiosamente por casi tres siglos del Reino de Chile, integradas en el Corregimiento de Cuyo. En esa organización política, la capital era Mendoza, donde residía el corregidor que gobernaba a todas ellas, y era representado en San Juan y en San Luis por un teniente de corregidor. Asimismo, las tres ciudades tenían su correspondiente cabildo. Pero, ¿Qué sucedía en el aspecto económico?

1. El análisis regional propuesto examina la espacialidad desde el punto de vista de la historia económica, “de modo que se procura encontrar un conjunto coherente en términos económicos en el que claramente se pueda percibir un ‘adentro’ y un ‘afuera’ (por más que sepamos que los limes son siempre espacios de transición)” (Jumar y Biangardi, 2014, p. 76). De esta manera, nuestra investigación se suma a una línea de estudios que partiendo de Françoise Perroux, siguiendo con Carlos Sempat Assadourian y luego, Fernando Jumar, buscaron construir y analizar distintos tipos de regiones económicas combinando las teorías geográficas con los datos cuantitativos que las fuentes históricas nos proporcionan.

2. Ejemplo clásico de ello es el capítulo de Verdaguer (1939, cap. IX). Más cercano en el tiempo, el libro de Moutoukias (1988) refiere: “La región de Cuyo, que incluía Mendoza, San Juan y San Luis, pertenecía a la jurisdicción del Reino de Chile. Tempranamente se desarrolló el cultivo de la vid, cuya producción de Vinos y aguardiente llegaba al mercado de Buenos Aires con desigual suerte, durante el siglo XVII.” (p. 32). En ambos casos se da por sentado que la región “Cuyo” existe y está determinada con esa territorialidad.

En este trabajo, problematizamos lo que entendemos que la historiografía tomó acríticamente (una jurisdicción política) como sinónimo de espacio económico y lo examinó como unidad de análisis atemporal³. A partir de ello, nos preguntamos ¿se puede analizar a las economías de Mendoza, San Juan y San Luis tomándolas como una sola unidad económica o se debe repensar su regionalización? La hipótesis que intentaré demostrar implica pensar a las economías de Mendoza y San Juan integradas dentro de una misma regionalización, y a la ciudad de San Luis incluida económicamente a otra territorialización. De esta manera, la categoría integradora “Cuyo” no permitiría analizar la espacialidad económica que se desarrolló en el siglo XVIII y principios del XIX.

El escrito tratará de probar la hipótesis inicial a partir de dos grandes bloques de argumentación. En el primero de ellos desarrollamos lo que entendemos como la región mendosanjuanina y sus dinámicas en tres subapartados que analizan: las características de las ciudades integrantes de la misma, los conflictos que se suscitaron por los recursos naturales y el papel cumplido como espacio de frontera y de relación con los pueblos indígenas. En el segundo bloque del texto analizamos a San Luis y a su rol dentro de la región mendosanjuanina a partir de su economía y su actuación dentro de los datos obtenidos en el circuito mercantil región Río de la Plata- Santiago en el Reino de Chile a partir de las notas de aduana de Buenos Aires. El trabajo se cierra con las conclusiones en relación a la región mendosanjuanina y a la situación de San Luis dentro de ella.

2. La región mendosanjuanina

La región mendosanjuanina se inserta dentro de lo que Jumar (2016) 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 Complejo Portuario Seco cordillerano (CPS cordillerano)⁴.

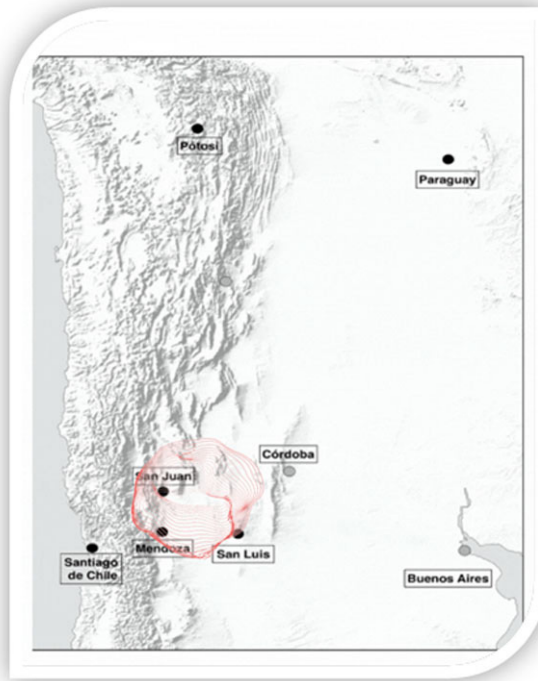
3. Es el caso inverso a lo analizado por Jumar (2018) como la región Río de la Plata. En ese caso la historiografía rompió la unidad regional luego de que conformaran dos estados-nación diferentes a partir de la región Río de la Plata. En el caso de la región mendosanjuanina esta se mantuvo como unidad de análisis historiográfica para todos los periodos. Un caso interesante para pensar las diversas formas y cómo funciona la construcción historiográfica regional.

4. El CPS cordillerano ejercía un papel como pivote económico entre economías de mayor escala –Río de la Plata, Santiago en el Reino de Chile y Lima-, y al mismo tiempo este Complejo permitía que la región mendosanjuanina incorporara un producto local, los alcoholes, a la dinámica comercial general. Nuestra investigación entiende como un Complejo Portuario a un nudo de transporte/comercialización en el cual los comerciantes/transportistas deben, inevitablemente, readecuar sus cargas con el fin de continuar transitando hacia otro/s mercado/s. Por readecuar las mercaderías, entendemos que es aquel proceso en el que necesariamente, los bienes a comercializarse deben ser

La región mendosanjuanina (Figura 1) excedía la territorialidad del CPS cordillerano, alcanzando una extensión que se difuminaba en el espacio teniendo como límites: al este, la región de Córdoba (en la que incluyo a San Luis); al sur, el territorio dominado por los pueblos originarios; al norte, por la espacialidad sujeta a la ciudad de La Rioja y por el oeste, a la región dominada por la ciudad de Santiago en el Reino de Chile. Los límites son imprecisos, pero los poblados se encuentran fuera o dentro de la región mendosanjuanina, en tanto y en cuanto, tengan que ver con la mayor producción de la región, la producción de alcoholes y, al mismo tiempo, su economía esté vinculada en mayor grado a aquella territorialidad.

Figura 1

Mapa de la región Mendosanjuanina.



Fuente: Elaboración propia.

acondicionados para cambiar de medio de transporte en pos de continuar camino hacia su punto de comercialización final. De este modo, el Complejo Portuario no es el mercado en donde se comercializarán principalmente los bienes. La especificidad de un Complejo Portuario Seco reside en que este remite a un nudo de transporte específicamente terrestre, sin grandes superficies acuáticas en su hinterland.

La región mendosanjuanina era un espacio térreo articulado por el CPS cordillero. Este último se conformó como eje articulador de mercaderías en circulación y, en el caso de la región mendosanjuanina, esta se desarrolló como una región productora de bienes agrícolas elaborados, vino y aguardiente, que sumaban valor agregado a la circulación mercantil existente y al mismo tiempo dinamizaba un espacio económicamente determinado en pos de elaborar esa producción. En resumen, la región mendosanjuanina produjo dos bienes que le permitieron participar con una producción local del circuito mercantil región Río de la Plata- Santiago en el Reino de Chile durante el siglo XVIII y la primera década del siglo XIX y se desarrolló aprovechando las ventajas de tener en su centro a un complejo portuario seco.

2.a La región mendosanjuanina: Territorialidad y población

Para poner a prueba la regionalización propuesta, en principio, se debe comprender que una ciudad a diferencia de una villa en el Mundo Hispano, debía tener dos características: por un lado, “realizar funciones específicas no ligadas directamente con la economía agraria, implicando un cierto grado de coordinación y mantener relaciones con otra serie de ciudades contribuyendo así a la constitución de una red urbana dentro de un territorio más o menos amplio” (Martínez Shaw, 1997, p. 258), y, por el otro, debía contar con una mediana cantidad de “viviendas y los restantes edificios, definición de sus límites por las murallas, disfrute de cuotas de autonomía o de autogobierno, comportamientos económicos y demográficos específicos, creación de una cultura diferenciada” (Martínez Shaw, 1997, p. 258). Si bien este autor planteó estos postulados teniendo en cuenta las ciudades europeas, esta misma caracterización general la podemos pensar para las ciudades hispanoamericanas, en donde se intentaron reproducir las urbanizaciones que se conocían en el Viejo Continente, dependiendo de los recursos disponibles, su localización, la influencia indígena en la urbanización y la importancia geoestratégica para el Mundo Hispánico (Hardoy, 1975).

Por ello, bajo estos parámetros señalados por Martínez Shaw, es que entendemos que se puede comenzar a pensar la diferenciación que establecemos entre las ciudades de la región cordillerana y la villa de San Luis de Loyola. Esta última, como se verá a continuación, contaba con una población predominantemente afincada por fuera de la urbanización central de la villa y sus edificaciones, pocas y sin ningún tipo de sofisticación, a diferencia de lo que se conoce por viajeros sobre las ciudades de Mendoza y San Juan⁵.

5. Por ejemplo en los relatos de Haenke (1943), Haigh (1988). Un análisis sobre su visión de las economías de la región mendosanjuanina en: Grilli (2013).

Relacionado con ello, desde el punto de vista geográfico, las ciudades de la región mendosanjuanina, es decir Mendoza y San Juan, se encontraban emplazadas en cercanías a la Cordillera de los Andes, lugar de donde provenían los cursos hídricos que pasaban por sus alrededores, el Río San Juan y el Río Mendoza. Su clima era árido seco con una importante oscilación térmica durante el día y durante el año, sus temperaturas oscilaban entre los 30 grados en verano y en invierno temperaturas que podían llegar por debajo de los 0° grados. Además, la región mendosanjuanina se encuentra emplazada entre los paralelos 30° y 40° sur conocidos como la “Franja del vino”, ubicación que por su temperatura, humedad y suelos son favorables para el cultivo de viñedos (Lacoste, 2004). Por su parte, la ciudad de San Luis se encuentra emplazada sobre la ladera de las sierras del mismo nombre de la cual descienden arroyos y pequeños ríos, tenía un clima templado y semiárido. Los veranos eran calurosos y húmedos y los inviernos eran templados-frescos con noches frías. Debido a su geografía tiene llanuras propicias para la pastura de ganado que en la época estudiada fue uno de los núcleos de su economía.

Abordando la cuestión poblacional, la ciudad de Mendoza según la Matricula del año 1777-1778⁶, contabilizaba 7.478 pobladores, sumados a los 1.093 de las zonas adyacentes, representaban un total cercano a los 8.500 habitantes (Acosta, 2004, pp. 20-22). Por su parte, la ciudad de San Juan contaba con 6.481 pobladores más los 1.312 moradores de las cercanías rurales dando en suma alrededor de 7.800 habitantes (Acosta, 2004, pp. 20-22). En ambos casos la población se mostraba en ascenso tanto así que en 1785, el gobernador-intendente informaba que los habitantes de Mendoza ya habían superado los 9.200 pobladores y para 1799, se informaba 11.000 habitantes “incluyendo las chacras hasta el río” (Martínez, 1961, p. 23). En un sentido general, se puede apreciar cómo la cantidad de habitantes de la región mendosanjuanina se incrementó durante todo el período estudiado⁷, muy lejos de la crisis comercial enunciada para fines del siglo XVIII⁸.

6. No desconocemos que las cifras son solo representativas pero sí permiten comprender los grandes volúmenes y la posibilidad de estimar la población. recordando que las diferencias con un censo moderno son abrumadoras. En primer lugar los fines de los padrones eran fiscales por lo cual un gran porcentaje de la población buscaba de alguna forma pasar inadvertida para no tributar a futuro. Asimismo la metodología de recaudación de datos no se realizaba de casa en casa como se hace en los modernos censos, sino que se convocaba en los distintos distritos “a los vecinos prácticos y conocedores” para que proporcionen la información sobre la población requerida. De este modo, los datos obtenidos son estimaciones aproximadas (Fanchín, 2004, p. 49).

7. De forma general, Garavaglia y Marchena presentan cifras mayores en relación a la población de ambas localidades señalando que “Tanto en Mendoza como en San Juan, la mayoría de la población vivía en la jurisdicción de la capital, pues las chacras irrigadas de las viñas se hallaban justamente allí. Mendoza contaba con unos 18.000 habitantes a finales del siglo XVIII y San Juan con una cifra más o menos cercana a los 16.000” (Garavaglia y Marchena, 2005, Volumen II, p. 261).

8. Crisis postulada con la llegada del reglamento del libre comercio por la bibliografía en general y su efecto sobre la población del “interior” y su traslado hacia el litoral, pero que Amaral (1990) se encargó de refutar.

Aquella progresión poblacional podría responder, acaso, al crecimiento exponencial de su principal mercado consumidor, la región Río de la Plata. Esta hipótesis nos permite pensar que el crecimiento económico de amplios sectores en la región Río de la Plata generó un aumento en la base de consumo de alcoholes, desarrollando la economía de la región mendosanjuanina. Asimismo, la llegada de tantos barcos y la consiguiente “población flotante” a la región Río de la Plata (Jumar, 2019), provocaría que el retorno en envíos de “caldos cuyanos” sea un buen negocio para los transportistas que tenían carretas llenas de mercaderías, tanto de ida como de regreso, en este caso haciendo crecer directamente a la economía de la región mendosanjuanina⁹.

Por su parte, San Luis de Loyola contaba para ese mismo momento con sólo 799 pobladores en su villa, sumados a unos 2.791 en las poblaciones cercanas teniendo menos de la mitad de habitantes que las ciudades de la región mendosanjuanina y siendo su población urbana un 10% de las de aquellas (Acosta, 2004. pp. 20-22). En el caso puntano, hay un dominio evidente de la población rural por sobre la urbana, lo que prueba la diferenciación con respecto a considerarla una ciudad como tal, siguiendo los parámetros dichos en un principio en este apartado¹⁰. Incluso un funcionario chileno que visitó la ciudad de San Luis en 1755 dijo: “esta ciudad tiene más de 150 años de fundación y parece un desierto, sin cárceles, casas de cabildo, ni ninguna obra pública y muy pocas pajizas ni habitaciones de particulares” (Díaz Couselo, 1985, p. 264).

En adición, en su análisis sobre la Córdoba rural, Tell (2008) pudo verificar la existencia de migrantes estacionales o de migrantes recientes llamados “vagabundos” y “familias volantonas” en el sur de Córdoba que eran migrantes de San Luis. Conjuntamente, indica que es muy frecuente “la mención de personas oriundas de San Luis en Río Cuarto en los juicios civiles y penales” (Tell, 2008, p. 71). Por lo tanto, sumado a su exigua población, San Luis a fines del siglo XVIII, también expulsaba población hacia otros centros urbanos.

9. Un aspecto más en este sentido, se puede analizar a partir del estudio clásico sobre las ciudades y las ideas de José Luis Romero. Ya que a las ciudades de la región mendosanjuanina también se las puede pensar como ciudades en donde “el triunfo del mercantilismo, de la concepción de la ciudad como sede de los sectores terciarios, como mecanismo administrador de la riqueza que se produce fuera de ella” (Romero, 1969, p. 147).

10. Con respecto al problema de la población urbana, ya en 1636 sucedió una situación que puede ilustrar las características que tendrá el asentamiento de población en San Luis, ya que “el Cabildo ordenó que todos los vecinos y moradores de esta ciudad viniesen a poblarla; pero los notificados se negaron a ello, aduciendo que estaban sembrando” (Núñez, 1980, p. 84).

Además, la ciudad puntana contaba con una baja cantidad de esclavizados y mulatos, reflejo del peso y tipo de su economía. En la ciudad de Mendoza habitaban 2.317 africanos y afrodescendientes, y en San Juan 1.099. En cambio, en todo el curato de San Luis había sólo 127 (Acosta, 2004, pp. 20-22).

En resumen, la región mendosanjuanina se desplegó desde las ciudades de Mendoza y San Juan por sobre un territorio que enfocaba sus producciones hacia estos centros económicos. Las diferencias señaladas no sólo remiten a su importancia como centros urbanos, aunque también, su mayor o menor población, habla de un mercado consumidor y de la posible influencia que podían tener en un *hinterland* determinado. Dependiendo del tamaño de su población junto a otros factores, aumentaba la posibilidad de generar recursos económicos locales y, a la vez, expandir el área de influencia de la misma, producto de su estratégico posicionamiento entre grandes mercados. Así es como en estos aspectos, las ciudades de la región mendosanjuanina se desarrollaron por sobre y en diferenciación a la villa de San Luis durante el período estudiado.

2.b La región mendosanjuanina: Conflictos por los recursos naturales

En cuanto al uso y el aprovechamiento de los recursos naturales existía una enorme competencia entre Mendoza, San Juan y San Luis. En sus nacimientos como villas esta lucha se centró fundamentalmente en el acceso a la madera, el agua y el ganado (Gascón, 2016).

Comenzando con la explotación forestal, la región mendosanjuanina era un territorio con mucha escasez de maderas¹¹ siendo proveída en ella por San Luis (Coria, 1988, p. 5). En su relación de gobierno, el gobernador Marqués de Sobremonte consignaba que el algarrobo y el quebracho de San Luis eran llevados “a Mendoza para la carretería, techumbres, puertas, umbrales, etc. pues en dicha ciudad se carece de maderas y no hay otra de consistencia que el manzano” (Martínez, 1961, p. 101). Este texto revela la pobreza forestal de Mendoza y su necesidad de ser provista por fuera de la región mendosanjuanina, tanto así, que llegaron maderas también desde Chile, Paraguay y el Tucumán (Coria, 1988, p. 58)¹².

11. Tanto así que en la región mendosanjuanina para la construcción de casas como para la provisión de vasijas, fue muy importante el barro arcilloso.

12. Este dato también da pie para señalar que en nuestra hipótesis sobre la región mendosanjuanina no descartamos las relaciones comerciales existente entre aquella región y San Luis, sólo que, la economía puntana se relacionaba con otras múltiples economías y en razón de ello no pertenecía a ninguna región en particular.

Otro recurso natural, en este caso el agua, también generaba controversias entre la región mendosajuanina y la villa de San Luis. La llegada de este recurso a las ciudades de Mendoza y San Juan provenía de cursos nacidos en los

montes andinos, abriéndose entre sí, le dejan libre la salida a los llanos, empieza el gran canal por donde se conduce a la ciudad sus aguas, y de donde se sacan otros canales menores que, llevados a las heredades y posesiones que en los contornos de la ciudad se cultivan, dan a todo el beneficio de riego (Draghi Lucero, 1940, pp. 5-6).

Otra descripción de las condiciones orográficas que dominaba en la región mendosajuanina, menciona las ciudades

como orillan de Cordillera le riegan muchos ríos en el nombre, porque en sustancia son raudales de aquella que crecen violentamente cuando las lluvias de aquéllas o el derretimiento de nieves forman las avenidas, las que pasadas quedan casi sin agua¹³.

Agregando que “La mayor parte de los ríos no tienen salida, pendientes en Lagunas y pantanos en las llanuras. Algunos, cuando están bajos, son salobres y es frecuente lo sean las aguas de las Lagunas”¹⁴.

A la postre, y a medida que las ciudades iban creciendo, la utilización del agua resultó todo un problema entre la región mendosajuanina y San Luis, tanto por su uso como por su control (Varela, 1995). Mendoza y San Juan utilizaban este bien escaso en la región para el cultivo y para el consumo de la población y de los animales que eran llevados en tránsito por ese territorio¹⁵. También se aprovechaban los cursos de agua para la pesca, siendo el abasto de pescado a la ciudad de Mendoza, escaso¹⁶

13. Relación hecha por el Consulado de Buenos Aires del estado de la agricultura, industria y comercio en las provincias del virreinato de Buenos Aires 1796, Archivo General de Indias (En adelante AGI). Audiencia de Buenos Aires. 383 (Martínez, 1961, Apéndice documental XIX).

14. Relación hecha por el Consulado de Buenos Aires del estado de la agricultura, industria y comercio en las provincias del virreinato de Buenos Aires 1796, AGI. Audiencia de Buenos Aires. 383 (Martínez, 1961, Apéndice documental XIX).

15. En 1782 el virrey Vértiz se mostró contrario a el proyecto y a la “contrata oculta” que se ha celebrado para unir el Rio Tunuyán al Desaguadero en Mendoza que perjudicaría el suministro de agua de las otras poblaciones. Archivo General de la Provincia de Mendoza (En adelante AGPM), Época colonial, Sección Gobierno exterior, Documento 11, carpeta 49. Fechado en Montevideo a 7 de enero de 1782. Solís (1989).

16. Esta problemática se puede visualizar en las actas del Cabildo de Mendoza de 1800 “de cómo no alcanza el abasto de pescado para la ciudad en tiempos de cuaresma, piden al señor cura y vicario que amplíe la licencia del vecindario para el uso de las carnes saludables en los días que se permite en el citado tiempo de la santa cuaresma.” AGPM, Época colonial, Sección Cabildo, Documento 1, carpeta 18. Fechado en Mendoza a 3 de enero de 1800.

por lo que, en 1743, se decidió que los comerciantes intensificaran la pesca con la condición de que se vendiese lo obtenido en la plaza pública¹⁷. En este caso la ciudad de San Luis era la más perjudicada con respecto a este recurso ya que lo recibía indirectamente, luego de que pasara por la región mendosanjuanina. La necesidad de garantizar el acceso al agua, motivó el surgimiento de una serie de funcionarios menores, como los comisionados de acequias y jueces de agua (Semadeni, 2011, p. 120).

De igual manera, el recurso del agua en el circuito Región Río de la Plata-Santiago en el Reino de Chile, generaba otros dos puntos de conflicto entre la región mendosanjuanina y San Luis. En primer lugar, al ser un bien escaso saliendo o llegando a la región mendosanjuanina, San Luis deseaba sacar provecho del paso de los carreteros para abastecerse, principalmente, de agua en esa ciudad. La lucha puntana buscó denodadamente desviar el tránsito de carretas y de tropas hacia su jurisdicción, que en algunos casos rodeaba a la ciudad puntana para no pagar los propios de la villa. Al respecto el Ayuntamiento de San Luis le envió una carta al gobernador Intendente de Córdoba, Marqués de Sobremonte, proponiéndole la creación de un nuevo Propio para la ciudad, que involucraba a la jurisdicción de Mendoza. Así, en el acuerdo del Cabildo de San Luis del 12 de julio de 1784 se solicitaba:

lo primero que todos los animales que saliesen de esta jurisdicción o de otra cualquiera por vía de comercio y pasasen por esta, como caballos, mulas, vacas para la ciudad de Mendoza o Chile, paguen a este medio real por cabeza, pues este referido derecho lo cobran los señores de Mendoza, siendo así que los referidos animales se los llevan nuestros patricios en beneficio de aquel vecindario para su abasto, teniendo dicha ciudad otros muchos medios para Propios (Semadeni, 2011, p. 115).

En igual sentido, el 20 de octubre de 1802, los vecinos de San Luis extendieron un poder a Juan Francisco Valdez para que los representase ante la Real Audiencia de Buenos Aires, para quejarse de que los comerciantes y carreteros de Mendoza y San Juan no pasaban por la ciudad puntana para abastecerse y, por lo tanto, no se les podía cobrar la contribución de medio real por cabeza de boyadas y caballos (Semadeni, 2011, p. 116). El aprovisionamiento de agua para los carreteros en viaje significaba para San Luis hacerse con el cobro de impuestos locales, recursos económicos que, justamente, no sobraban.

17. AGPM, Época colonial, Sección Gobierno, Documento 16, carpeta 5. Fechado en Mendoza a 18 de junio de 1743.

En segundo término, existía un conflicto entre los dueños de los puentes y los transportistas que entraban o salían de la región mendosanjuanina atravesando la jurisdicción de San Luis. En este caso, los cauces de agua significaban una oportunidad para que la jurisdicción o privados intenten cobrar derechos de paso o de pontazgo, como fue el caso del conflicto entre Francisco Serra y Canals¹⁸, y los transportistas/comerciantes que no querían pagar, los derechos que pretendía cobrar el primero¹⁹. El paso por puentes era una posibilidad cierta de dinamizar la travesía, pero por otra parte significaba el pago de un gasto más por su utilización.

Por otra parte, la innavegabilidad, inestabilidad y fuerza destructiva en las épocas de deshielos hacía que el agua, de elemento vital pasase a ser un elemento letal, por eso es que se entienden los distintos proyectos que se intentaron llevar a cabo para controlar las crecidas y distribuir las aguas del río Mendoza, San Juan o de Los Patos, o intentando la unión de los ríos Tunuyán y Desaguadero o el drenaje de las lagunas de Guanacache y de las ciénagas del Bermejo-Mendoza (Prieto et al., 2008). Proyectos que se gestaban en la región mendosanjuanina, pero que afectaban la llegada de agua a la villa de San Luis.

18. Francisco de Serra y Canals, nació en Barcelona en 1739 y murió en 1810 en Buenos Aires. Fue Superintendente de las obras de Su Majestad y del público de la Provincia de Cuyo. Fue un personaje muy activo en la región durante esa época y del cual se podría seguir trabajando a partir del expediente de 1793-1809, digitalizado en el portal Pares llamado, "Expediente sobre el incumplimiento del asentista Francisco Serra y Canals de la contrata para el cambio de curso del río Tunuyán y construcción de un puente sobre el río Desaguadero, en el camino de San Luis a Mendoza, y para provisión de aguas potables. Tramitado en el Consejo de Indias y en el Ministerio de Indias". Disponible en: <http://pares.mcu.es/ParesBusquedas20/catalogo/description/237034> (acceso 13 de enero de 2023).

19. El conflicto se suscitó en 1796 entre los carreteros de la región mendosanjuanina y Francisco Serra Canals. Este último había obtenido el permiso de construir un puente sobre el río Desaguadero a contraprestación de cobrar el derecho de pontazgo sobre las carretas que pasaban por allí. Sin embargo, Serra Canals no contaba con la férrea oposición de los carreteros mendosanjuaninos que, luego de seis años de litigio, consiguieron en Madrid que se favorecieran sus intereses, gracias a las acciones de un representante legal que llevó adelante el pedido con éxito ante las autoridades reales. Según lo expresado por Serra Canals, en su defensa del cobro del portazgo, "con el uso del camino del bebedero transitan más de 1.000 carretas cuando antes apenas rodaban como 200, y que por esto se logran los fletes hasta 30 pesos carreta, cuando en aquel entonces era el de 70 o 80 pesos. Se abra visto señor modo de producir tan equivocadamente contra la sinceridad y respeto que se debe al alto carácter de Vuestra Excelencia. Ello es público y notorio, las mortandades de boyadas que ocasione dicho camino, que saliendo de aquel giro aniquilados van a morir a cortas distancias y se verificó en extremo el año pasado de 98, como Vuestra Excelencia oiría exclamar en la sazón que transito el camino del medio, a más de las muchas desgracias que durante el tránsito de la frontera han sucedido tanto de personas cargadas como de géneros perdidos y auxiliados". AGPM, Época colonial, Sección Gobierno interior, Documento 64, carpeta 47. Fechado en Buenos Aires a 16 de noviembre de 1800.

En definitiva, estos conflictos por los recursos naturales fueron tema de distanciamiento entre la región mendosajuanina y la villa de San Luis, ya que sus intereses eran contrapuestos. Por ejemplo, para aquella región el agua era el bien con el que se contaba en la región y en todo caso la preocupación mayor era su control, por el contrario, en la villa de San Luis el agua era un bien escaso y al cual se accedía solo por medio de la región mendosajuanina.

2.c La región mendosajuanina: De su lugar como frontera y su relación con los indígenas

En cuanto a su relación con los pueblos originarios y su lugar como frontera, podría ser tomado como uno de los puntos que más conectan a Mendoza y San Luis en detrimento de San Juan, cuestión que estaría en contra de lo que se viene planteando con la existencia de una región mendosajuanina. Ya que, si bien, las tres ciudades se encontraban enquistadas en las fronteras militares al sur del territorio no dominado por los hispano-criollos, en este caso, en particular, la ciudad de San Juan se encontraba espacialmente más protegida que sus dos vecinas.

Sin embargo, las ciudades de Mendoza y San Juan, habían nacido como proveedoras de mano de obra indígena para los conquistadores chilenos que buscaban ser recompensados por sus servicios con encomiendas como había sucedido en otras latitudes. Así, los integrantes de la principal cultura asentada en la región, los huarpes, fueron capturados por medio de las malocas para ser llevados al Reino de Chile en “alquiler”, siendo la principal fuente de recursos de los encomenderos locales en el siglo XVI (Coria, 1988, p. 34). En 1605, el obispo Lizárraga escribía

salen indios todos los años para ir a trabajar a Chile: los de San Juan a Coquimbo, y los de Mendoza a Santiago, del cual trabajo pagan a sus amos parte del tributo, ya ellos se les da el cuarto en su tierra (Mellafe, 1959, pp. 136-137).

Posteriormente los jesuitas de Mendoza, en su Carta Anua de 1616, se quejaban de que los vecinos “usan sacar a los indios de su tierra con mujeres e hijos llevándolos en manadas como bestias a servir a Santiago de Chile, haciéndoles pago después de un año y más que están allá con un mal vestidillo de jerga” (Mellafe, 1959, pp. 136-137). Por ejemplo, solo en el año 1620, habían llegado a Santiago en el Reino de Chile, 150 indios de la otra banda de la cordillera y en el Cabildo de Santiago se discutió la posibilidad de ocupar a veinte de ellos en la construcción de unos tajamares para el río Mapocho (Mellafe, 1959, pp. 136-137). Por su parte, también los vecinos mendocinos efectuaban malocas para capturar originarios e incorporarlos a las encomiendas (Jara, 1958). Este ingreso de divisas, producto de la venta de la mano de obra, hasta su

prohibición a fines del siglo XVI, fue una de las principales entradas económicas de los nuevos pobladores²⁰. En resumen, la primera “producción” de la región mendosajuanina fue la venta de mano de obra indígena.

Para el siglo XVIII, la relación hispano-indígena se debe entender dentro de un contexto mayor que excede a la región mendosajuanina y responde al contacto que se suscitaba dentro del camino de frontera que comunicaba a la región Río de la Plata con Santiago en el Reino de Chile. Esta relación entre las sociedades hispano-criollas con las indígenas, se puede definir como un contacto marcadamente estable con algunas oscilaciones violentas. Sin embargo, el temor frente a un ataque indígena fue un elemento constante que se plasmó en la documentación de la época. El fantasma de los malones y los ataques fueron un elemento más de desconfianza que un hecho concreto en más de tres siglos de convivencia pacífica.

En el espacio que abarcaba el circuito mercantil región Río de la Plata- Santiago en el Reino de Chile y que tenía como punto de conexión a las ciudades de Mendoza y San Juan, la política defensiva de la Monarquía, buscaba proteger los límites de su dominio a través de lo que Eugenia Néspolo señaló como resistencia y complementariedad, conceptos que abarcan tanto

el conflicto generado por la no aceptación de la dominación de una sociedad sobre la otra y por la competencia de los recursos que ambas necesitaban [...] y por complementariedad se atribuye a las estrechas relaciones de intercambio y/o comercio, amistad y protección que posibilitaron el desarrollo de una cierta gobernabilidad en cada sociedad concurrentes en el encuentro (Néspolo, 2007, p. 1).

20. Hasta que para fines del siglo XVII se prohibió esta salida. “Pedro de Trilles, como procurador de esta ciudad en el Cabildo abierto que se juntó en las casas del ayuntamiento y lo proveyó por los capitulares y demás vecinos que concurrieron en dicho Cabildo sobre que no pasen a la otra banda de la cordillera indios algunos de esta jurisdicción por los encomenderos ni administradores de los vecinos que desde la ciudad de Santiago y en conformidad de la real prohibición despachada por los señores presidentes y oidores de la real audiencia de febrero en que se manda no pasen indios ningunos de a esta dicha jurisdicción a la otra banda de la cordillera”. AGPM, Época colonial, Sección Gobierno, Documento 11, carpeta 3. Fechado en Mendoza a 13 de febrero de 1695.

El conflicto durante el siglo XVIII, se suscitó de forma esporádica con los indígenas pampas, serranos, aucas, ranqueles, pehuenches, huiliches y moluches que atacaban la línea de frontera que iba desde el sur de Buenos Aires al sur de Mendoza²¹. La frontera de la región mendosanjuanina fue una de las más castigadas por las incursiones indígenas²², no pudiendo ser contenidas por el fortín de San Carlos establecido hacia 1770 en la entrada del valle del Uco²³.

Si las poblaciones sufrían las incursiones esporádicas de los indígenas, las tropas de carretas aún se encontraban más desprotegidas. Por estos motivos, se decidió tomar medidas de seguridad que tuvieran que ver con la propia protección de cada una de las travesías con gente armada²⁴, incrementando las medidas de seguridad propia de la ruta del oeste²⁵ mediante fortines y milicias²⁶ y con agentes que en las comuni-

21. Tanto así que el gobernador de Chile, Antonio Guill y Gonzaga, escribe en 1767, “La infidelidad de los indios de este reino en toda su frontera con la repetición de insultos que han causado en el camino de Buenos Aires y otras noticias indagadas por los llanos, me han precisado ordenar a Vuestra Merced vigile con el mayor esmero y cuidado las operaciones de los indios de esas partes encargando el mejor resguardo a los traficantes para Buenos Aires cuidando salgan el número suficiente para poder oponerse a cualquier intento de estos bárbaros.” AGPM, Época colonial, Sección Gobierno, Documento 90, carpeta 40. Fechado en Santiago en el Reino de Chile a 9 de abril de 1767.

22. Por ejemplo en 1753, llegó a Mendoza un decreto del gobierno de Chile disponiendo se dé puntual cumplimiento a las providencias dadas por la junta de poblaciones en los pueblos de Corocorto y lagunas, valle fértil y de Jáchal y a crear otras en los sitios y lugares convenientes de mejor resguardo y seguridad de la provincia de Cuyo contra las invasiones de los indígenas. AGPM, Época colonial, Sección Gobierno, Documento 40, carpeta 40. Fechado en Santiago en el Reino de Chile, 14 de abril de 1753.

23. Hacia 1777 tenemos noticia de “la muerte que dieron al comandante del fuerte de San Carlos Don Gregorio Morel, y a 13 hombres más de los 33 que sacó del mismo fuerte para contenerlos” a los indígenas. AGPM, Época colonial, Sección Gobierno exterior, Documento 91, carpeta 41. Fechado en Santiago en el Reino de Chile a 2 de diciembre de 1777.

24. También en 1750 se recibió en Mendoza, un acuerdo de la Real Audiencia de Chile disponiendo prevenir a los corregidores de Córdoba y Mendoza sobre el peligro que existía para los pasajeros, comerciantes y demás transeúntes que hacían el tránsito por el camino del paraje de las Tunas, por las noticias que se tiene del regreso de los pampas a ese punto a objeto de desenterrar la plata que dejaran escondida después de un sangriento asalto que efectuaron a las tropas de carretas el año anterior y la conveniencia de no acordar licencia a ninguna persona para viajar sin que vaya suficientemente armada para su natural defensa. AGPM, Época colonial, Sección Gobierno, Documento 33, carpeta 40. Fechado en Santiago en el Reino de Chile a 7 de marzo de 1750.

25. En este trabajo nos referimos específicamente como ruta del oeste al camino que comunicaba a la región Río de la Plata con el CPS cordillerano, el Reino de Chile y el Bajo Perú en un camino de ida solamente, como no contamos con los datos del retorno, en este caso, no lo llamamos circuito mercantil Región Río de la Plata-Santiago en el Reino de Chile. Sovarzo (2016).

26. Dentro del otro conjunto de medidas de seguridad que se tomaron para proteger el tráfico en el circuito mercantil fue la fundación de algunos fortines precarios. A partir de 1783 el virrey Vértiz organizó un plan de defensa y población. Se trataba de convertir los fortines en centros poblados,

dades o en cercanías a ellas podían comunicar la noticia de un malón²⁷. Dentro de las primeras, el gobernador de Chile Domingo Ortiz de Rozas, en 1750, escribió que para precaverse de las invasiones e insultos que los indios pampas y pehuenches puedan ejercitar en los pasajeros que en carretadas transitaban de la provincia de Mendoza para la ciudad de Buenos Aires, las carretas:

Deben caminar juntas con la escolta de cien hombres armados, [...] prevenidos de las armas competentes de escopetas y pistolas todos los que supieren manejarlas, y de lanzas los que no supieren, [...] a costa de los pasajeros y dueños de la carretas, quienes con esta escolta podrán hacer su viaje a Buenos Aires por los tiempos y caminos que les parecieran más convenientes y seguros²⁸.

Sin embargo, al finalizar el siglo XVIII la situación había cambiado²⁹. Al sur de Mendoza, la expansión territorial más las campañas del comandante Amigorena y el tratado de paz con los indígenas firmado por el comandante Teles Meneses, permi-

sobre la base de los blandengues y sus familias, los campesinos de cada región que se hallasen asentados lejos de las defensas y los vagabundos de la campaña. (Martínez, 1961, pp. 300-301). El mismo programa defensivo-colonizador fue adoptado por Sobremonte en la intendencia de Córdoba. Allí, las estancias de la fértil región de los ríos Cuarto y Tercero habían sido devastada por las incursiones indígenas. La instalación de fortines no había alcanzado a remediar la precaria situación de la frontera. Sobremonte decidió la instalación de nuevos fortines ubicados entre los anteriores, situados a unas veinte leguas de distancia uno del otro, y, asimismo, la conversión de varios de ellos en poblados que reunían los habitantes dispersos de la campaña próxima y la tropa reforzada de cada fortín. (Martínez, 1961, p. 301).

27. Por ejemplo, en 1779, Agustín Jáuregui le comunica a José Francisco de Amigorena, que en la plaza de Valdivia se ha difundido la noticia que los pehuenches aliados con otros indios van a salir a las pampas para continuar a Buenos Aires, en venganza de las muertes que han dado los españoles a las tropas de indios sin reserva de mujeres y niños. AGPM, Época colonial, Sección Gobierno exterior, Documento 60, carpeta 41. Fechado en Santiago en el Reino de Chile a 16 de junio de 1779.

28. AGPM, Época colonial, Sección Gobierno, Documento 33, carpeta 40. Fechado en Santiago en el Reino de Chile a 23 de abril de 1750.

29. Prueba de esta nueva situación, lo señaló el viajero Haenke sosteniendo que todas las antiguas precauciones ya no eran necesarias “por la amistad y buena armonía que reina de algunos años a esta parte con aquellos indios.” (Haenke, 1943, p. 78). Tampoco hacía falta andar en tropas de carretas, porque “hoy se hace este camino con la mayor seguridad.” (Haenke, 1943, p. 78). Para dar un ejemplo de la seguridad con que se podía viajar por esos años, Haenke sostenía que un correo que sale de Buenos Aires conduce un caudal bastante crecido, sin otra compañía que la de un postillón, que, por lo ordinario, suele ser un muchacho de quince a veinte años. Tal era uno que encontramos en el camino que llevaba cuatro cargas de oro que componían más de 100.000 [pesos] (Haenke, 1943, p. 78).

tieron la consolidación y expansión de la frontera sur y el asentamiento en esos territorios³⁰, expandiéndose allí no sólo la ganadería, sino también la agricultura a finales del siglo XVIII (Coria, 1988, p. 167).

Saliendo de las resistencias entre la sociedad hispano criolla y los indígenas para pasar a las complementariedades, se debe considerar que el comercio con los pueblos indígenas en distintos puntos del camino era muy activo. Mantas, alfombras de pieles, ponchos, pieles de nutria o plumas eran mercaderías que se intercambiaban con muy buena aceptación por parte de los criollos y españoles (Sovarzo, 2016).

Tanto así que, en 1783, se enviaron a los corregidores prohibiciones de la entrada de españoles a los territorios indígenas fronterizos al circuito mercantil Río de la Plata-Santiago en el Reino de Chile. Esta prohibición se realizó luego de que se tuvo noticias de la “retención” de españoles que habían penetrado en aquellos territorios con el fin de “conchabar ponchos” sin la licencia requerida³¹ y la de otros que se habían introducido al territorio pehuenche para extraer sal³² y, a cambio, los indígenas llevaban “grano y otras especies comerciables y el vino que quieren”³³. El comercio hasta podía ser en “trueque de bienes por armas ofensivas”, por lo que se recordaba que los contraventores serían condenados a muerte³⁴. Por su parte, el Consulado de Buenos Aires en su Relación del mes de junio de 1802 señaló que los indios

además de comprar vestuarios llevan utensilios a propósito para sus operaciones, y sobre todo les gusta tanto el peso fuerte, que de ningún modo quieren hacer permuta de sus efectos con los nuestros, aun cuando después tengan que comprarlo con el mismo dinero (Martínez, 1961, pp. 289-290).

Aparte de este fluido comercio entre los indígenas y las sociedades hispano-criolla, la cooperación, en este caso, significó la colaboración entre ambas sociedades para determinar otro nuevo paso en la cordillera al sur de la ciudad de Mendoza. En 1805, el Marqués de Sobremonte comunicaba al comandante de armas de Mendoza, que el teniente de Blandengues, Esteban Hernández, el capitán de milicias retirado José Santiago Cerro Zamudio y un ingeniero geógrafo con una escolta de veinte soldados,

30. En 1805, la necesidad de trasladar la frontera más hacia el sur llevó a la fundación de un nuevo fortín en la zona del río Diamante, con una nueva población, San Rafael (Martínez, 1961, p. 302).

31. AGPM, Época colonial, Sección Gobierno exterior, Documento 102, carpeta 41. Fechado en Santiago en el Reino de Chile a 19 de agosto de 1783.

32. AGPM, Época colonial, Sección Gobierno exterior, Documento 117, carpeta 41. Fechado en Santiago en el Reino de Chile a 11 de marzo de 1791.

33. AGPM, Época colonial, Sección Gobierno, Documento 143, carpeta 41. Fechado en Santiago en el Reino de Chile a 14 de enero de 1798.

34. AGPM, Época colonial, Sección Gobierno, Documento 43, carpeta 5. Fechado en Mendoza a 25 de mayo de 1750.

acompañarían a los caciques pehuenches, Caripán, María Josefa Roco, Don Juan Melante y María del Carmen, quienes “en prueba de su antigua fidelidad y amistad con nuestras fronteras vinieron a presentarse en esta capital a manifestar su disposición a reducirse y a proteger el tránsito a la Cordillera de Chile que se dirige a Talca”³⁵ para intentar determinar el descubrimiento de un boquete para cruzar la cordillera. Los indígenas se comprometían a oficializar de interlocutores y traductores con otras parcialidades indígenas y prestar “auxilio de baqueanos, reces y cuanto exija la necesidad de modo que se procuren vencer los obstáculos que se presenten”³⁶, pidiendo además al padre fray Francisco Inalicán, conventual franciscano que podía “contribuir a que vayan catequizándose aquellos indios, según lo ha solicitado Caripán”³⁷. De este modo, la cooperación indígena-española se enfocaba en mejorar las vías de comunicación con la otra banda de la cordillera.

Por último, más allá de estas resistencias y complementariedades con las poblaciones originarias, la defensa de la frontera contra el indígena de guerra constituyó un tema que fomentó la coordinación y el envío de tropas y armas entre el Reino de Chile y la región mendosanjuanina por más de dos siglos (Varela y Manara, 2001). Inclusive ya en tiempos en donde las ciudades mendosanjuaninas habían pasado a depender políticamente de Buenos Aires, desde el Reino de Chile seguían enviando notificaciones para la defensa de la frontera. Muestra de ello, sucedió el 9 de julio de 1788, cuando Ambrosio O’Higgins (gobernador del Reino de Chile) les comunicaba a las autoridades de Mendoza que pampas, huilliches y pehuenches iban a invadir la frontera, pidiendo, por este motivo, que se tomaran prevenciones (Semadeni, 2011, pp. 104-105). El Ayuntamiento de San Luis también fue comunicado sobre estos movimientos, llegando los despachos desde Buenos Aires, que veía con preocupación la vulnerabilidad de su frontera, por lo que las acciones militares, a menudo, fueron pacientemente concertadas (Semadeni, 2011, pp. 104-105).

En las preocupaciones por la defensa de la frontera se visibiliza los intereses que sostenía el Reino de Chile por impedir que de cualquier modo se corte la ruta comercial que la unía con las economías atlánticas. Y de un modo general, no se debe olvidar que, si bien en ese momento se trataba de la defensa de jurisdicciones políticas diferentes, todos los gobiernos debían contribuir a la defensa de la frontera sur de la Monarquía española³⁸.

35. AGPM, Época colonial, Sección Hacienda Interior, Documento 19, carpeta 48. Fechado en Santiago en el Reino de Chile a 5 de enero de 1805.

36. AGPM, Época colonial, Sección Hacienda Interior, Documento 19, carpeta 48. Fechado en Santiago en el Reino de Chile a 5 de enero de 1805.

37. AGPM, Época colonial, Sección Hacienda Interior, Documento 19, carpeta 48. Fechado en Santiago en el Reino de Chile a 5 de enero de 1805.

38. Gascón (1998) plantea que para 1740, Córdoba, Buenos Aires, Mendoza y Santiago de Chile se conformaron como las “sociedades de frontera” que delimitarían a los indígenas los límites del dominio hispánico en América del sur.

Por otra parte, si bien para la región mendosanjuanina su posicionamiento fronterizo implicaba un constante peligro de avance indígena sobre sus territorios, desde otro punto de vista las comunidades de frontera estaban “habilitadas para solicitar recursos a las sociedades centrales a la hora de cumplir con la defensa que se le encarga” (Gascón, 2010, p. 1). De este modo, en las continuas súplicas y reclamos que estas ciudades realizaron ante la Corona o a las autoridades asentadas en América se esgrimía esta condición de frontera en pos de pedir más recursos humanos y armas, como así también la excepción al cobro de nuevos gravámenes a su producción. Lo que podía parecer, en un primer momento, un lugar de peligro era reconvertido por los agentes americanos en una posibilidad de obtener recursos de la Monarquía para las economías locales.

Examinada las características de la región mendosanjuanina, a continuación se abordará el análisis de San Luis y su rol dentro de la región mendosanjuanina a partir de su economía y, en un segundo momento, su papel dentro de los datos obtenidos en el circuito mercantil región Río de la Plata- Santiago en el Reino de Chile a partir de las notas de aduana de Buenos Aires.

3. San Luis y la región mendosanjuanina

Si bien San Luis estuvo atada políticamente a San Juan y Mendoza durante casi toda su existencia, primero en la gobernación de Cuyo y, luego, como integrante de la intendencia de Córdoba del Tucumán, su economía se desarrolló bajo otros caminos. Lejos de la plantación de vides, del crecimiento poblacional y del peso económico de las otras poblaciones cordilleranas. Aunque las lamentaciones frecuentes en las fuentes históricas, deben ser tomadas con cuidado, la que realizaron los vecinos y moradores puntanos ante el ayuntamiento en 2 de julio de 1791, parece coincidir con las apreciaciones historiográficas: “Que es notorio como esta nuestra pobre ciudad, ha sido fundada en tres partes y sólo en este lugar en que está, ha tenido subsistencia sin tener todavía mayor adelantamiento en cerca de cien años a que se fundó” (Díaz Couselo, 1985, p. 266).

La economía de San Luis no contaba con una producción de alcoholes, tal y como se señaló para el caso de Mendoza y San Juan³⁹. Su economía durante el siglo XVIII se asentaba en cuatro pilares fundamentales. El primero de ellos era el engorde de

39. Halperín Donghi (1972) con su poder de síntesis, presentó a San Luis señalando que “la ganadería, que provee de carnes a las vecinas de San Juan y Mendoza y envía algunos cueros al Litoral, la muy difundida tejeduría doméstica, los reducidos cultivos de huerta completan el breve censo de actividades de la región puntana, insuficientes para sustentar a una población en descenso; también San Luis, como Córdoba, como Santiago, proporciona su contingente humano al Litoral en ascenso” (p. 35).

vacunos para envío principalmente de ganado en pie y cueros hacia el Reino de Chile y, en segundo término, hacia el Litoral (Solís, 1989). En este sentido se señaló la existencia de 13.000 cabezas de ganado en San Luis para 1788 (Coria, 1988, p. 115). Asimismo, Sobremonde en 1785, “estimaba que el ganado caballar de la Punta superaba las 15.000 cabezas, en tanto que San Juan tenía cerca de 9.000 y Mendoza no pasaba de 1.500” (Núñez, 1980, p. 87). Este comercio transcordillerano partía desde San Luis, en ocasiones sumando al ganado proveniente de Córdoba, para invernar y luego transitar al Reino de Chile por medio de los innumerables pasos que se establecían al sur de la región mendosanjuanina (Palomeque, 2006), así se relacionaba no sólo con los pueblos originarios del otro lado de la cordillera, sino que también con las poblaciones españolas como la de Concepción⁴⁰. En distintas ocasiones se intentó prohibir este comercio sin éxito alguno (Solís, 1989). En el caso de esta actividad ganadera de San Luis, entendemos que se trataba de una producción que en términos mayoritarios circulaba hacia al Reino de Chile sin hacerlo por el CPS cordillerano. De este modo, las ganancias provenientes de este comercio excedían el marco territorial de la región mendosanjuanina.

En segundo lugar, la economía de San Luis elaboraba textiles mediante la tejeduría doméstica que enviaba hacia Córdoba, principalmente ponchos. Garavaglia y Wentzel (1989) trabajaron especialmente la tejeduría de ponchos en el poblado de Renca, jurisdicción de San Luis, señalando las características de esta producción –doméstica y femenina- y sus envíos principalmente hacia Córdoba, siendo casi nula su llegada a Buenos Aires. Con respecto a la tejeduría doméstica, se sabe que los mercaderes itinerantes de Córdoba llegaban hasta San Luis, donde también recogían tejidos de lana en pago de “efectos cambalachados”. El mecanismo

consistía en anticipar a las tejedoras, telas europeas de alta calidad, cintas y adornos, insumos para la producción como alumbre y grana y otros artículos de consumo como tabaco, yerba y azúcar a cambio de un número de piezas de lana que esas artesanas debían entregar en un determinado plazo y por las cuales el comerciante les pagaba un precio menor del que luego obtenía de su venta en el mercado. En todo este comercio no circulaba moneda sino [...] un intercambio no equivalente (Tell, 2017, pp. 169-170).

40. La ciudad de Concepción tuvo en el siglo XVIII una cierta independencia económica proveniente “no solo a el débil carácter de la demanda peruana sobre la región, no creaba más allá que una presión esporádica en ella dejando a los mercaderes locales tomar de su propia cuenta y riesgo el circuito” (Cavieres, 1996, p. 131).

Esta clase de actividad económica bien pudo sostenerse sobre la base de la producción local de materias primas. En el caso de San Luis se usaban rústicos telares de maderas sujetados por un peine en donde se realizaba “ponchos bastante simples, lisos o listados –muchas veces llamados ponchos llanos- realizados por las campesinas” (Garavaglia, 2002, p. 189)⁴¹.

De la relación comercial de San Luis y Córdoba, aparte de lo ya mencionado, hay que indicar que esta última ciudad tenía un poco más de 40.000 habitantes y contaba con un sector mercantil urbano consolidado que controlaba una parte relevante del tráfico comercial hacia Buenos Aires (adonde se enviaban ponchos u otros tejidos, los cueros vacunos, la lana)(Punta, 2001a), el Alto Perú (hacia donde partían mulas, vacas y ponchos)⁴² y hacia el Reino de Chile por medio del CPS cordillerano (adonde se mandaban tejidos y también sebo o grasa con aquel destino) (Punta, 2001b).

A partir de la década de 1770, Córdoba también desarrolló un activo tráfico de ganado vacuno en pie hacia el Reino de Chile, por donde venían las importaciones de efectos regionales procedentes del Pacífico (Tell, 2017, p. 163). En este comercio realizado por pequeños, medianos y grandes productores cordobeses debían atravesar las distintas ciudades llevando ganado vacuno y ovino, artesanías y subproductos ganaderos y retornaban a sus localidades con medianas cargas de aguardiente, azúcar y algunos efectos de Castilla (Palomeque, 2006). Estos circuitos “con predominio de economías campesinas abastecían el mercado sanjuanino y junto a ellos había otro, originado en la vertiente oriental de las sierras de Córdoba y Río Cuarto, consistente en tropas de mayor envergadura destinadas a Mendoza y a Chile” (Tell, 2017, p. 172).

En tercer lugar, San Luis contaba en un primer momento con la explotación forestal para abastecer a la región mendosanjuanina. La ciudad puntana poseía bosques nativos que eran de “robustos algarrobos, quebrachos y caldenes” (Núñez, 1980, p. 82), que fueron talados para su comercialización en la región mendosanjuanina hasta su exterminio. En el siglo XVIII,

41. A partir de esta simpleza de los ponchos es que se entiende el por qué no abundan los insumos relacionados con esta producción textil. Aunque sí podemos hipotetizar que los ponchos de San Luis se podrían beneficiar de la circulación de añil que recorría la ruta Santiago en el Reino de Chile-región Río de la Plata (Palomeque, 2006).

42. Según Assadourian y Palomeque (2010) “a principios del siglo XIX se comercializaban anualmente en la feria de Salta entre 40.000 y 50.000 mulas, de las cuales unas 30.000 provenían de Córdoba o eran criadas en Santa fe, Buenos Aires y San Luis e invernadas en las sierras cordobesas” (p. 63).

otros eran los árboles que comenzaban a desplegar el viento, como los fragantes molles, a los retorcidos espinillos, a los espinudos talas y a las gráciles y humildes cañas – sin olvidar, por cierto, a las ubicuas jarillas y a las musicales palmeras (Núñez, 1980, p. 82).

Notablemente la economía puntana había perdido la calidad de las buenas maderas en sólo un siglo de explotación forestal. Sin embargo, pese a ese declive, igualmente durante el siglo XVIII, siguió nutriendo con diversas maderas a la región mendosanjuanina tanto para la construcción de barriles como de carretas (Rosal, 1988)⁴³.

Una cuarta actividad económica que se realizaba en la Punta de San Luis, era la explotación de las minas de oro. En especial, a partir de 1780, se comenzó a explotar la mina llamada La Carolina, ubicada al pie del cerro Tomolasta que forma parte de la cadena de las Sierras de San Luis, a unas veinte leguas de esa ciudad. Su explotación, investigada por Varela y Carballo (2001), pasó por diversas etapas, siendo los años entre 1791-1799 en los que se dió mayor actividad en el lugar, pero sin obtener grandes rendimientos. Si bien, el oro se encontraba presente en el cerro, las dificultades ambientales, tales como la falta de agua y de leña fueron clave, junto a la lejanía de lugares de aprovisionamiento, lo que finalmente llevó a su rápida caída y disminución de población hacia 1800. A estas actividades económicas, se le debe agregar una quinta, difícil de cuantificar, que refiere a la prestación de servicios y venta de alimentos al menudeo, en las cercanías del camino entre la región Río de la Plata-Santiago en el Reino de Chile⁴⁴.

De este modo, San Luis quedó en medio de tres centros económicos de importancia, de los cuales dependía en mayor o en menor grado, es decir, desde el oeste por la región mendosanjuanina (y el Reino de Chile), desde el este por Buenos Aires y desde el norte por Córdoba⁴⁵. A continuación se ahondará en los datos obtenidos en la investigación con las notas de aduana de Buenos Aires.

43. Mediante el análisis de las notas de aduana de Buenos Aires, analizado en términos generales en el apartado 3.a, pudimos cotejar si los productos enviados tenían relación con algunas de las actividades económicas principales desarrolladas en la ciudad puntana. Así fue cómo con respecto a la explotación forestal, sólo se observa el envío de cincuenta y dos hachas, doce limas y tres escoplos, lo que parecen pocos insumos para sostener la actividad forestal durante los cinco años que cubre la investigación basada en las notas de aduana.

44. Como señalaba Concolocorvo: “En este camino, desde el Saladillo de Ruy Díaz, donde se aparta para Chile, rara vez se encuentran pan y vino hasta San Luis de la Punta, de que se hará provisión en Buenos Aires, como asimismo de toda especería y demás que contribuye el regalo”. (Carrió de la Vandra, [1775 ó 1776] 1985) p. 38). Esto también se encuentra descrito en: (Tell, 2017, p. 171).

45. “La vinculación de la producción de la región de Río Cuarto a la cadena productiva y de comercialización, cuyo destino podría el Alto Perú, se hacía a través de comerciantes cordobeses y hacendados. Pero también existía una vinculación con Cuyo que puede verificarse a través del inventario

3.a. San Luis y la región mendosanjuanina. Los datos obtenidos con base a las notas de aduana de Buenos Aires

Durante el período 1779-1783 se enviaron por la ruta del oeste⁴⁶ 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 año⁴⁷. La cantidad de contactos anuales que hubo entre la región Río de la Plata y las distintas economías de la ruta del oeste se mantuvieron estables en los primeros cuatro años de la muestra para tener un crecimiento de un 40% en el último año de ella.

En líneas generales, la región mendosanjuanina fue la que, constantemente, registró más intensidad de envíos de mercaderías a excepción del último año de nuestra muestra, 1783, cuando pasó a liderar este apartado el Reino de Chile. El Bajo Perú, partió de valores muy inferiores en el año de 1779 para crecer en gran medida hacia 1783⁴⁸. 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 período examinado, en consonancia con nuestras hipótesis analizadas en este trabajo.

del hacendado militar Ignacio Soria, propietario de la Estancia de “Sampacha” localizada en el límite sur entre la jurisdicción de Córdoba y de San Luis de la Punta y en el camino de las pampas.” (Carbonari, 2015, p. 65).

46. V. nota al pie n° 25.

47. En función de las informaciones retenidas para cada registro de bienes se tiene una base con 3.681.446 datos a explotar. El procesamiento de los datos se realizó de manera colaborativa en el grupo de investigación bajo la dirección de Fernando Jumar, la investigación y la explotación de los datos se realizó a través de una aplicación informática especialmente diseñada al efecto, RegAduAR (Registros de Aduana de Antiguo Régimen), diseñada en colaboración por Jumar y Zurdo (2009). La base de datos procesadas va de marzo de 1779 a diciembre de 1783 recopilada a partir de las notas de aduana registradas en la Aduana de Buenos Aires, Archivo General de la Nación, Argentina, Sala XIII-14-9-1; 14-9-5; 33-11-2; 33-11-3; 34-1-5; 34-2-1; 34-2-5; 34-3-1; 34-4-1; 34-4-2; 34-1-5. En adelante: RegAduAR, base 1779-1783. La fuente y su tratamiento se aborda en: (Jumar, 2020).

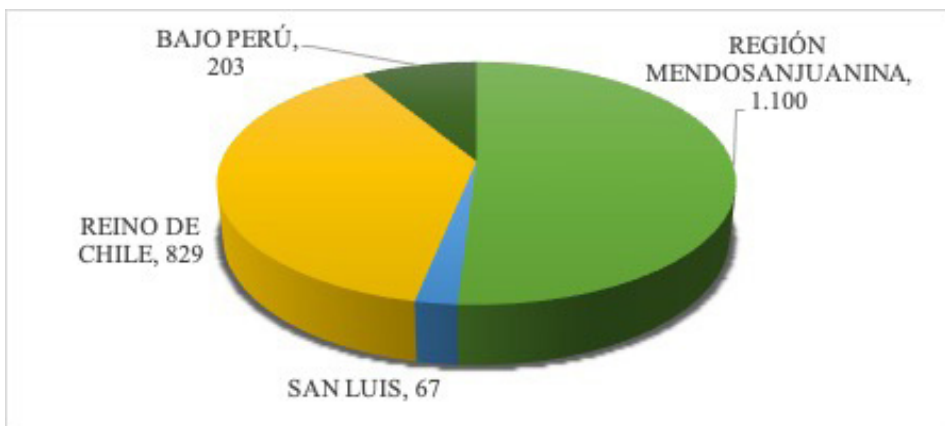
48. Las ciudades congregadas bajo la denominación Bajo Perú fueron agrupadas dentro de esta ruta por dos motivos: el primero, siguiendo a la bibliografía, ésta sostiene en su mayoría que los vínculos comerciales saliendo de Buenos Aires se realizaban por la ruta del oeste. La segunda razón, es que en el análisis de las notas de aduana algunas mencionan el itinerario a seguir, por lo cual nos daban una buena pista de que ruta seguía. Asumimos que una parte mínima de las notas analizadas hayan llegado por otra ruta hacia esas ciudades pero éstas no modifican las tendencias analizadas.

Pasando ahora a analizar a los agrupamientos realizados por destino, se puede observar cómo durante los años 1780 y 1781 dentro de la región mendosanjuanina, la ciudad de San Juan recibió mayor cantidad de envíos que la de Mendoza. De igual manera, la ciudad de Santiago en el Reino de Chile, también tuvo mayor frecuencia de contactos que la de Mendoza durante igual período 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 la de Santiago en el Reino de Chile. Dentro de esta última, sobresalen las ciudades de Santiago-Valparaíso como principales destinos muy por encima de las otras ciudades chilenas. En cuanto al Bajo Perú, previsiblemente, la ciudad de Lima y su puerto de El Callao son las que predominaron con creces en cuanto a los envíos que se realizaron hacia tierras bajo peruanas (Véase Figura 2).

Ahondando en el análisis interno de la región mendosanjuanina, 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 y el cruce de "Los Patos" en San Juan, era considerado "el camino del contrabando" (Palomeque, 2006). Como se puntualizó anteriormente, la población de San Juan apenas superaba los 7.000 habitantes, 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 fue más que obvio. Se cuenta con algunas guías en particular, en donde se declara abiertamente el paso desde San Juan a Copiapó, ciudad chilena más cercana y con un gran mercado minero.

Figura 2

Cantidad total de notas de aduana enviadas desde Buenos Aires hacia la ruta del oeste 1779-1783.



Fuente: RegAduAR base 1779-1783.

A simple vista, se advierte que la intensidad en los intercambios entre la región Río de la Plata y la ciudad de San Luis fue muy baja. En cinco años sólo se registraron 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 140⁴⁹ y 142⁵⁰ mercaderías cada uno. De esta manera, se refuerza la hipótesis que implica pensar a San Luis tanto como una posta más del camino hacia la región mendosanjuanina, como en su conexión comercial con el sur de Córdoba. Así, San Luis se presenta como un lugar de paso y abastecimiento para las tropas de mulas y carretas que se dirigían hacia el oeste, más no un destino de las mercaderías enviadas desde Buenos Aires para el consumo puntano.

4. Conclusiones

En resumen, la región mendosanjuanina, finalizando el siglo XVIII y comenzando el siglo XIX, contaba con un comercio activo con el Reino de Chile y la región Río de la Plata fundamentalmente de vinos y aguardientes y en menor medida de frutas secas, miniestras, harinas y minerales, en cuyo transporte se empleaban numerosas carretas de bueyes y arrias de mulas, que cruzaban la pampa y la cordillera en busca de sus respectivos mercados. A su vez, el CPS cordillerano funcionaba como pivote de redistribución tanto de efectos de Castilla como de ganado en pie, (vacas, caballos y mulas) que cruzaban hacia el territorio trasandino. Desde luego, toda la región mendosanjuanina no tenía exactamente una misma economía, pero sí compartía una misma función y una diversificación productiva que la conectaba tanto con la región Río de la Plata como con el Reino de Chile.

Por su parte, los argumentos esgrimidos para la ciudad de San Luis, nos permiten sostener que los escasos productos que abastecían a este poblado, los obtenía de otros mercados que no era el que la comunicaba con la región Río de la Plata ni con la región mendosanjuanina. San Luis si bien participaba de la región mendosanjuanina, tenía sus mayores contactos con otras economías. Se abre así la posibilidad de su abastecimiento tanto por Córdoba, debido a su comercio textil y su cercanía geográfica con los mercaderes de campaña (Tell, 2008), como por el Reino de Chile en contraprestación por el contrabando de ganado que se hacía en el sur de aquel Reino (Solís, 1989).

49. RegAduAR base 1779-1783, nota 3207/1779.

50. RegAduAR base 1779-1783, nota 2253/1780.

Por último, volvamos sobre la imagen expresada en la que Mendoza y San Juan son “la garganta del comercio” entre las economías del Atlántico y el Pacífico (Sovarzo, 2019). En aquella imagen, San Luis si bien era una posta de importancia dentro del camino no dejaba de ser una parada más de abastecimiento y no de reacondicionamiento como Mendoza y San Juan. Por todo lo expresado, es que situó a San Luis en los márgenes difusos de la región mendosajuanina e influenciada en mayor grado por la economía cordobesa y sus comerciantes que buscaban en esta plaza comercial expandir sus negocios.

Referencias

- Acosta, R. (2004). El medio natural en la región de Cuyo en el siglo XVIII. En A. Fanchín, (Coord.), *Espacio y población. Los valles cuyanos en 1777*. Serie Estudios de Población, IV (pp. 19-46). San Juan (Argentina): Universidad Nacional de San Juan- Academia Nacional de Historia.
- Amaral, S. (1990). Comercio libre y economías regionales. San Juan y Mendoza, 1780-1820. *Jahrbuch für Geschichte von Staat, Wirtschaft und Gesellschaft Lateinamerikas*, 27, 1-67.
- Assadourian, C. S., y Palomeque S. (2010). Los circuitos mercantiles del ‘interior argentino’ y sus transformaciones durante la guerra de la independencia (1810-1825)”. En S. Bandieri (Coord.), *La Historia económica y los procesos de independencia en la América Hispana* (pp. 49- 70). Buenos Aires: AAHE-Prometeo Libros.
- Carbonari, M. R. (2015) Espacio, población y familias en el Río Cuarto colonial. De ‘este lado’ de la frontera. *Revista TEFROS*, 13(1), 51-88.
- Carrió de la Vandra, A. ([1775 ó 1776] 1985). *El lazarillo de ciegos caminantes*. Ed. Antonio Lorente Medina. Caracas: Biblioteca Ayacucho.
- Cavieres, E. (1996). *El comercio chileno en la economía mundo colonial*. Valparaíso: Ediciones Universitarias de Valparaíso de la Universidad Católica de Valparaíso.
- Coria, L. A. (1988). *Evolución económica de Mendoza en la época colonial*. Mendoza: Universidad Nacional de Cuyo, Facultad de Ciencias Económicas.
- Díaz Couselo, J. (1985). Consideraciones sobre el Cabildo de San Luis de Loyola en el siglo XVIII. *Revista Chilena de Historia del Derecho* [En línea],11, 263-276.
- Draghi Lucero, J. (1940). *Fuente americana de la historia argentina: descripción de la provincia de Cuyo, cartas de los jesuitas mendocinos*. Mendoza: Best Hermanos.
- Fanchín, A. T. (Coord.) (2004). *Espacio y población. Los valles cuyanos en 1777. Serie Estudios de Población, IV. San Juan* (Argentina): Universidad Nacional de San Juan- Academia Nacional de Historia.

- Garavaglia, J. C. (2002). *El poncho una historia multiétnica*. En G. Boccara (Ed.), *Colonización, resistencia y mestizaje en las Américas (siglos XVI-XX)*. Quito-Ecuador: Ediciones Abya-Yala.
- Garavaglia, J.C., y Wentzel C. (1989). Un nuevo aporte a la historia del textil colonial: los ponchos frente al mercado porteño (1750-1850). *Anuario IEHS*, 4, 211-241.
- Garavaglia, J.C., y Marchena, J. (2005). *América Latina de los orígenes a la independencia*. 2 Vols. Barcelona: Crítica.
- Gascón, M. S. (1998). La articulación de Buenos Aires a la frontera sur del Imperio español, 1640-1740. *Anuario IEHS*, 13, 193-213.
- Gascón, M. S. (2010). Una periferia colonial en el esquema defensivo imperial: Mendoza en el siglo XVII. *Bibliographica Americana*, 6, 1-9.
- Gascón, M. S. (2016). Configuraciones de un espacio imperial: Cuyo y Mendoza desde finales del período incaico a finales del siglo XVII. *Sociedad de Historia y Geografía de Chile; Boletín Histórico de la Sociedad de Historia y Geografía de Chile*, 5, 17, 77-88.
- Grilli, D. G. (2013). Imágenes y percepciones de la travesía: la construcción del espacio a través de la crónica de los viajeros. En XIV *Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia*. Departamento de Historia de la Facultad de Filosofía y Letras. Universidad Nacional de Cuyo, Mendoza. <https://www.academica.org/000-010/126>.
- Haenke, T. (1943). *Viaje por el Virreinato del Río de la Plata*. Buenos Aires: Emecé editores.
- Haigh, S. (1988). *Bosquejos de Buenos Aires, Chile y Perú*. Buenos Aires: Hyspamérica.
- Halperín Donghi, T. (1972). *Revolución y guerra. Formación de una élite dirigente en la Argentina criolla*. Buenos Aires: Siglo XXI.
- Hardoy J. (1975). La forma de las ciudades coloniales en Hispanoamérica. *Revista Psicón*, 5. <https://catedrapernautfadu.files.wordpress.com/2015/06/ficha-bibliografica-nc2b08-la-forma-de-las-ciudades-coloniales.pdf>.
- Jara, A. (1958). Importación de trabajadores indígenas en el siglo XVII. *Revista Chilena de historia y geografía*, 124. <http://www.memoriachilena.cl/602/w3-article-9905.html>.
- Jumar, F. (2012). La región Río de la Plata y su complejo portuario durante el Antiguo Régimen. En R. O. Fradkin (Dir. de tomo), *Historia de la Provincia de Buenos Aires. Tomo 2: De la Conquista a la crisis de 1820* (pp.124-157). Buenos Aires: UNIPE/ EDHASA.

- Jumar, F. (2016). El comercio ultramarino por el complejo portuario rioplatense y la economía regional, 1714-1778. Magallánica. *Revista de Historia Moderna*, 3, 5, 171-259.
- Jumar, F. (2018). Río de la Plata y el espacio económico rioplatense durante el Antiguo Régimen. Preguntas, hipótesis y estado de las investigaciones. En A. Ibarra, A. Alcántara, y F. Jumar F. (coords.), *Actores sociales, redes de negocios y corporaciones en Hispanoamérica, siglos XVII-XIX* (pp. 183-213). México: Bonilla Artigas Editores.
- Jumar, F. (2019). Hay para todos. La circulación intra y extra-regional de Río de La Plata observada desde la Aduana de Buenos Aires, 1779-1783. *El Taller de la Historia*, 11, 294-344.
- Jumar F. (2020). En torno a la circulación observada desde la aduana de Buenos Aires entre 1779 y 1783. *El Taller De La Historia*, 12(1), 108–145.
- Jumar, F., y Biangardi, N. (2014). Espacio económico y territorialidad en el Río de la Plata del siglo XVIII. En R. Richard-Jorba, y M. Bonaudo (Coords.). *Historia regional : Enfoques y articulaciones para complejizar una historia nacional* (pp. 75-91). La Plata : UNLP. FAHCE. de <https://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/libros/pm.367/pm.367.pdf>.
- Jumar, F., y Zurdo, A. (2009). Problemas y métodos asociados al estudio de la circulación mercantil. En *XII Jornadas Interescuelas y/o Departamentos de Historia. Universidad Nacional del Comahue*. http://www.fuentesmemoria.fahce.unlp.edu.ar/trab_eventos/ev.719/ev.719.pdf.
- Lacoste, P. (2004). La vid y el vino en América del Sur: el desplazamiento de los polos vitivinícolas (siglos XVI al XX). *Universum* (Talca), 19(2), 62-93.
- Martínez Shaw, C. (1997). La Ciudad y el mar : la ciudad marítima y sus funciones en el Antiguo Régimen. *Manuscripts*, 15, 257-278. <https://ddd.uab.cat/record/39556>.
- Martínez, P. S. (1961). *Historia económica de Mendoza durante el virreinato (1776-1810)*. Madrid: Universidad Nacional de Cuyo e Instituto "Gonzalo Fernández de Oviedo".
- Mellafe, R. (1959). *La introducción de la esclavitud negra en Chile, tráfico y rutas*. Santiago de Chile: Universidad de Chile.
- Moutoukias, Z. (1988). *Contrabando y control colonial en el siglo XVII: Buenos Aires, el Atlántico y el espacio peruano*. Buenos Aires: Centro Editor de América Latina.
- Néspolo, E. A. (2007). La "Frontera" Bonaerense en el siglo XVIII un espacio políticamente concertado: fuertes, vecinos, milicias y autoridades civiles-militares. *Mundo Agrario*, 7(13). <https://www.mundoagrario.unlp.edu.ar/article/view/v07n13a08>

- Núñez, U. J. (1980). *Historia de San Luis*. Buenos Aires: Plus Ultra.
- 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.
- Prieto, M. R., Abraham E., y Dussel P. (2008). Transformaciones de un ecosistema palustre. La gran ciénaga del Bermejo-Mendoza, siglos XVIII y XIX. *Multequina*, (17), 147-164.
- Punta, A. I. (2001a). Córdoba y la construcción de sus fronteras en el siglo XVIII. Cuadernos de Historia. *Serie Economía y Sociedad*, 4, 159-194.
- Punta, A. I. (2001b). Las importaciones de Córdoba entre 1783-1800 según los registros de alcabalas. *Andes*, 12, 247-264.
- Romero, J. L. (1969). La ciudad latinoamericana: continuidad europea y desarrollo autónomo. *Jahrbuch für Geschichte Lateinamerikas*, 6(1), 143-149.
- Rosal, M. A. (1988). Transportes terrestres y circulación de mercancías en el espacio rioplatense (1781-1811). *Anuario IEHS*, 3, 123-159.
- Semadeni, P. J. (2011). *Estado colonial-Estado Republicano. Cuyo, 1770- 1830*. Buenos Aires: El Zahir Editora.
- Solís, L. (1989). Maloqueros, tráfico ganadero y violencia en las fronteras de Buenos Aires, Cuyo y Chile 1700- 1800. *Jahrbuch für Geschichte von Staat, Wirtschaft und Gesellschaft Lateinamerikas*, 26, 37-83.
- Sovarzo, J. (2016). La región Río de la Plata y sus relaciones comerciales con Mendoza y los mercados del Pacífico Sur Americano 1779-1783. *Dos puntas*, 14, 217-256.
- Sovarzo, J.(2019). La garganta del comercio suramericano. Las relaciones comerciales terrestres entre la región Río de La Plata y los mercados del Pacífico Suramericano a fines de la dominación hispánica en América. *El Taller de la Historia*, 11, 345-384.
- Tell, S. (2008). *Córdoba rural, una sociedad campesina (1750-1850)*. Buenos Aires: Prometeo Libros Editorial.
- Tell, S. (2017). Una economía regional en el espacio peruano. En S. Bandieri, y S. Fernández (coord.), *La historia argentina en perspectiva local y regional. Nuevas miradas para viejos problemas* (pp. 151-180). Tomo 1 , Buenos Aires: Editorial Teseo.
- Varela, B. (1995). Conflictos sociales por el uso del agua en el espacio urbano: La ciudad de San Luis en el período colonial tardío. En *I Jornadas de Geografía de la UNLP, La Plata: Universidad Nacional de La Plata*. Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación. http://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/trab_eventos/ev.6816/ev.6816.pdf

- Varela, B., y Carballo, C. (2001). Recursos, Sociedade E Meio Ambiente: O Ciclo De Ouro Na organização Ambiental Do território Serrano Da Província De San Luis Dek século XVIII (Argentina). *Estudos Ibero-Americanos*, (27) 2, 31-47.
- Varela, G., y Manara C. (2001). Tiempos de transición en las fronteras surandinas: de la colonia a la república. En S. Bandieri (coord.), *Cruzando la cordillera. La frontera argentino chilena como espacio social* (pp. 31-63), Neuquén: CEHIR-UNCo.
- Verdaguer, J. A. (1939). La región de Cuyo hasta la creación del virreinato del Río de la Plata. En *Academia Nacional de la Historia, Historia de la Nación Argentina* (desde los orígenes hasta la organización definitiva en 1862). Tomo III. Buenos Aires: El Ateneo.

Sobre el autor

JOSÉ SOVARZO es Profesor de Historia en la Universidad Nacional de La Plata, Argentina; Magister en Historia en la Universidad Nacional de Tres de Febrero, Argentina; y Magister en Historia en El Colegio de México, México; Doctor en Historia en la Universidad Nacional de Tres de Febrero, Argentina, en la que presentó la tesis “El complejo portuario Seco cordillerano y la región mendosanjuanina, en el circuito mercantil región Río de la Plata-Santiago en el Reino de Chile. Las economías de Mendoza y San Juan a fines de la dominación hispánica en América”. Su línea de investigación indaga a los comerciantes y a los circuitos mercantiles en la Monarquía española a fines del siglo XVIII y principios del XIX. Se pueden visualizar sus trabajos en <https://colmex.academia.edu/JoseSovarzo>. Actualmente es doctorando en Historia en El Colegio de México, en donde realiza una investigación relacionada con la gestión imperial, el consenso local y la gestión de la violencia en las administraciones de la Monarquía española en las Indias occidentales en los siglos XVI-XVII. Correo Electrónico: josesovarzo@gmail.com.

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

CUHSO

Fundada en 1984, la revista CUHSO es una de las publicaciones periódicas más antiguas en ciencias sociales y humanidades del sur de Chile. Con una periodicidad semestral, recibe todo el año trabajos inéditos de las distintas disciplinas de las ciencias sociales y las humanidades especializadas en el estudio y comprensión de la diversidad sociocultural, especialmente de las sociedades latinoamericanas y sus tensiones producto de la herencia colonial, la modernidad y la globalización. En este sentido, la revista valora tanto el rigor como la pluralidad teórica, epistemológica y metodológica de los trabajos.

EDITOR

Matthias Gloël

COORDINADORA EDITORIAL

Fabiola Cerda Hernández

CORRECTOR DE ESTILO Y DISEÑADOR

Ediciones Silsag

TRADUCTOR, CORRECTOR LENGUA INGLESA

Alejandra Zegpi Pons

SITIO WEB

cuhso.uct.cl

E-MAIL

cuhso@uct.cl

LICENCIA DE ESTE ARTÍCULO

Creative Commons Atribución Compartir Igual 4.0 Internacional