

**Cita recomendada:**

Sovarzo, J., El circuito mercantil región Río de la Plata, Santiago en el Reino de Chile y el Bajo Perú según las notas de Aduana de Buenos Aires: los esclavizados, los textiles y los artículos de mercería (1779-1783),  
*Revista TEFROS*, Vol. 21, N° 2, artículos originales, julio-diciembre 2023: 38-77.

*Revista TEFROS* es una Publicación del *Taller de Etnohistoria de la Frontera Sur*.  
Universidad Nacional de Río Cuarto, Argentina.

Contacto: [rtefros@gmail.com](mailto:rtefros@gmail.com) Página: <http://www2.hum.unrc.edu.ar/ojs/index.php/tefros/index>



Licencia de Creative Commons Reconocimiento-No Comercial-Compartir Igual 4.0 Internacional  
<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/>

**El circuito mercantil región Río de la Plata, Santiago en el Reino de Chile y el Bajo Perú según las notas de Aduana de Buenos Aires: los esclavizados, los textiles y los artículos de mercería (1779-1783)**

**Río de la Plata, Santiago in the Kingdom of Chile and Bajo Perú mercantile circuit according to the notes of Customs of Buenos Aires: the enslaved, the fabrics and the haberdashery (1779-1783)**

**O circuito mercantil da região do rio da Prata, Santiago, no Reino do Chile e Baixo Peru segundo notas da Alfândega de Buenos Aires: os escravizados, têxteis e artigos de mercearia (1779-1783)**

José Sovarzo

Instituto Patagónico de Estudios de Humanidades y Ciencias Sociales,  
Universidad Nacional de Comahue, Neuquén, Argentina  
El Colegio de México, México

Contacto: [josesovarzo@gmail.com](mailto:josesovarzo@gmail.com) – ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-3435-7449>

Fecha de presentación: 19 de marzo de 2023

Fecha de aceptación: 25 de junio de 2023

**Resumen**

El presente trabajo examina la circulación mercantil de los esclavizados, las telas y los artículos de mercería entre la región Río de la Plata, Santiago en el Reino de Chile y el Bajo Perú en el período 1779-1783. Las fuentes utilizadas para realizar esta investigación son las notas de aduana de Buenos Aires, que nos permiten cuantificar la intensidad y densidad comercial de las mercaderías mencionadas. Los datos obtenidos demuestran la importancia de esta ruta mercantil para el conjunto de las economías sudamericanas a finales del siglo XVIII, demostrando la importancia de las economías de Mendoza y San Juan (Complejo Portuario Seco cordillerano) y de Santiago en el Reino de Chile. De igual manera, los resultados obtenidos ponen en cuestionamiento los niveles de consumo y gastos de las sociedades

americanas sostenidos por la historiografía.

**Palabras clave:** Circuito mercantil; Río de la Plata; Reino de Chile; Esclavizados.

### **Abstract**

This paper examines the mercantile circulation of enslaved people, fabrics and haberdashery between the Río de la Plata region, Santiago in the Kingdom of Chile and Bajo Perú in the period 1779-1783. The sources used to carry out this investigation are Buenos Aires Customs notes, which allow us to quantify the intensity and commercial density of the aforementioned goods. The data obtained demonstrate the importance of this trade route for the whole of South American economies in the late eighteenth century, and highlight the importance of the economies of Mendoza and San Juan (Andean Dry Port Complex) and Santiago in the Kingdom of Chile. The results obtained call into question the levels of consumption and expenditure of American societies supported by historiography.

**Keywords:** Commercial circuits; Río de la Plata; Kingdom of Chile; Enslaved.

### **Resumo**

Este artigo examina a circulação mercantil de escravos, tecidos e artigos de mercearia entre a região do Rio da Prata, Santiago, no Reino do Chile, e o Baixo Peru no período entre 1779 e 1783. As fontes utilizadas para realizar esta investigação são as notas aduaneiras de Buenos Aires, que nos permitem quantificar a intensidade e a densidade comercial das mercadorias acima mencionadas. Os dados obtidos demonstram a importância dessa rota comercial para o conjunto das economias sul-americanas no final do século XVIII, demonstrando a importância das economias de Mendoza e San Juan (Complexo Portuário Seco na Cordilheira) e Santiago, no Reino do Chile. Os resultados obtidos colocam em questão os níveis de consumo e gasto das sociedades americanas apresentados pela historiografia.

**Palavras-chave:** circulação mercantil; rio da Prata; Reino do Chile; escravos.

### **Introducción<sup>1</sup>**

La ruta comercial terrestre que vinculaba a la región Río de la Plata (Jumar, 2012) con Santiago en el Reino de Chile y Lima en el Bajo Perú, enlazaba diversos espacios comerciales que iban tanto desde el Atlántico europeo (Jumar, 2016a), sumadas a las del Brasil y África (Borucki, 2016), como las del Pacífico que en su bastidad implicaban la conexión hacia Nueva España y Manila vía El Callao-Acapulco (Bonialian, 2012). En específico, dentro del circuito región Río de la Plata-Santiago en el Reino de Chile y extendiéndose hacia Lima, transitaban en carretas desde la región Río de la Plata mayormente yerba mate, personas esclavizadas y una variedad importantísima de efectos de Castilla para satisfacer, en menor medida, los mercados cordilleranos (Mendoza y San Juan) y en mayor medida, luego de trasbordar la carga a mulas, los trascordilleranos y los de las economías del Pacífico sur (Méndez Beltrán y Fanchín, 1997). En contrapartida, por este circuito retornaban hacia la región Río de la Plata carretas con minerales altoperuanos (luego de dar la vuelta por el Bajo Perú y de alimentar los situados chilenos), así como los producidos en el Reino de Chile (oro, plata y cobre), y acuñados en Santiago

desde el establecimiento de su seca (Méndez Beltrán, 2009). De la costa del Pacífico americano llegaban al este cordillerano mercaderías como azúcar, añil y “chinerías” provenientes del intercambio en los mercados del Pacífico (Palomeque, 2006, p. 270). A su vez, en el tránsito hacia la región Río de la Plata y el Atlántico, se sumaban las producciones de Mendoza y San Juan, los alcoholes y frutos secos, que permitían incorporar bienes de producción local al circuito americano (Amaral, 1990; Garavaglia y Prieto, 2007; Rivera Medina y Fanchín, 2006; Lacoste, 2005).

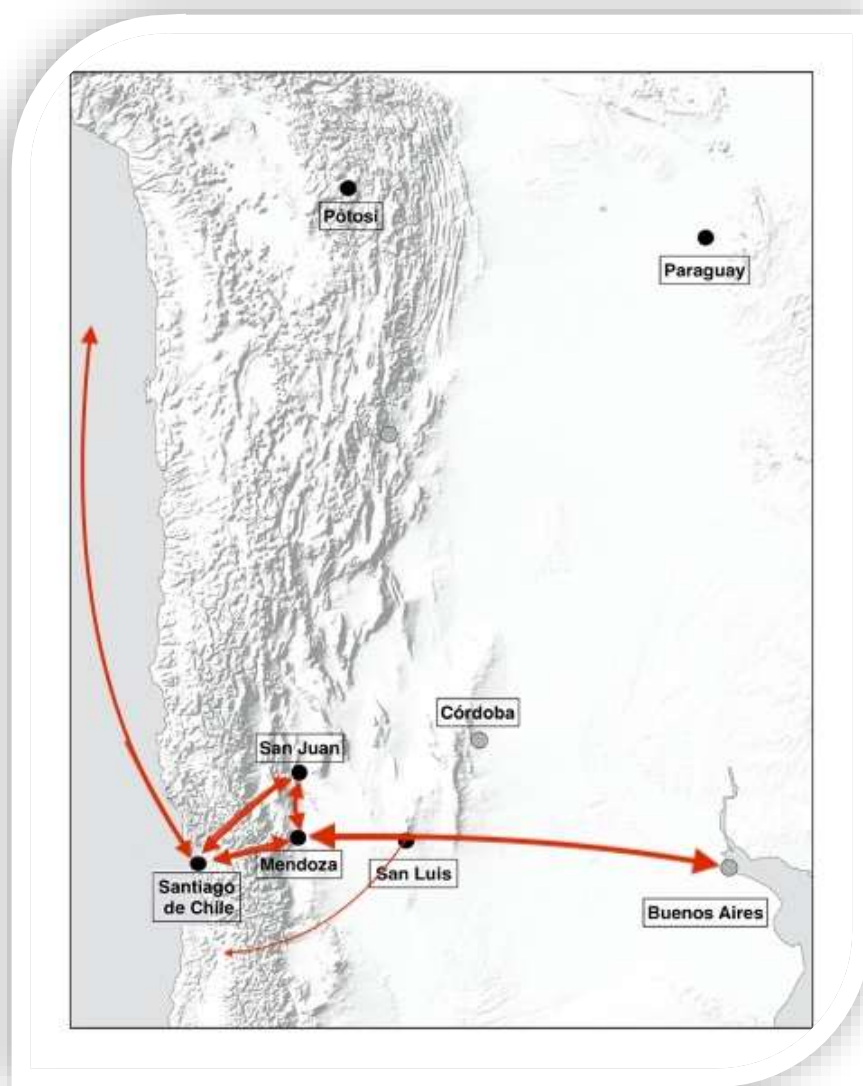
En este trabajo en particular, nos hemos abocado a realizar el trabajo de análisis de 17.382 notas de aduana de Buenos Aires que, para el período marzo de 1779 a diciembre de 1783, nos permiten hacer referencia a la organización espacial de los intercambios, las intensidades y densidades de las relaciones comerciales que desde la región Río de la Plata se desplegaban hacia otras economías sudamericanas.<sup>2</sup> De igual manera, mediante este examen, pudimos evaluar el lugar que ocupaban las regiones para el puerto y el tipo de articulación que podría estar observándose.<sup>3</sup>

La nota de aduana es un documento que se conservaba en el lugar de origen del tráfico y se generaba “cuando un particular (persona física o moral), se dirigía a la autoridad recaudadora local para comunicar su decisión de enviar fuera de la jurisdicción cualquier tipo de bien” (Jumar, 2010, p. 6). La estructura de las notas de aduana es uniforme,<sup>4</sup> por lo que resulta ideal para realizar diferentes estudios seriados relacionados con diversos aspectos del fenómeno mercantil como pueden ser: actores y medios de transportes involucrados en las distintas transacciones, recaudación de impuestos por parte de la Corona y –como trabajaremos en este estudio- el volumen de las operaciones realizadas.<sup>5</sup>

Con respecto a la metodología de trabajo, ésta se realizó en base a la carga manual de las notas de aduana en un programa desarrollado para tal fin, “RegAduAR”<sup>6</sup> y que permite, a posterior, volcar las cifras cargadas en bases de datos. La depuración, corrección y la misma carga es un proceso complejo, pero realizados en conjunto, permite realizar trabajos de investigación con una sólida base cuantitativa.<sup>7</sup>

No quisiéramos ahondar en el análisis que permiten las notas de aduana más allá de lo expuesto hasta el momento, ya que para el análisis general de estos intercambios remitimos al trabajo de síntesis de Fernando Jumar (2020) y el escrito que aquí se presenta, tiene como especificidad solo a los mercados de lo que se incluyó dentro del circuito mercantil región Río de la Plata-Santiago en el Reino de Chile y el Bajo Perú.

Del trabajo con esta documentación se desprende la idea general de un funcionamiento comercial realizado a partir de un Complejo Portuario Seco cordillerano (en adelante CPS Cordillerano),<sup>8</sup> en el que se interrelacionan las ciudades de San Juan y Mendoza con la de Santiago en el Reino de Chile, en una correspondencia mutua en la que por medio de ella circulan, a modo de embudo, un importante comercio a un lado y otro de la Cordillera de los Andes (Sovarzo, 2019).



**Figura 1:** El circuito mercantil región Río de la Plata-Santiago en el Reino de Chile-Bajo Perú.  
Fuente: Sovarzo (2019)

Como muestra de la importancia de los envíos de mercaderías que las notas de aduana nos muestran saliendo desde la región Río de la Plata hacia otros mercados sudamericanos, nos abocaremos a examinar los resultados obtenidos para la ruta región

Río de la Plata-Santiago en el Reino de Chile y el Bajo Perú. Ahondando en la circulación de los esclavizados, telas y artículos de mercería que por aquellas plazas comerciales eran intercambiados, indagando en sus principales características y particularidades. Indudablemente, estos distintos tipos de bienes no podían ser consumidos en su totalidad por la sociedad local de la región mendosanjuanina<sup>9</sup> (por la relación entre cantidad de población y volúmenes circulantes) y continuarían viaje hacia mercados de mayores dimensiones<sup>10</sup> (Véase la intensidad y densidad de los bienes circulantes por la ruta del oeste<sup>11</sup> en Tabla Anexo 1 y Tabla Anexo 2). Para finalizar el escrito enunciamos las conclusiones a las que llegamos en este trabajo.

### ***Los esclavizados***

Los esclavizados y el movimiento económico que generaba tanto su comercialización como transporte y, finalmente, puesta en producción, es un tema recurrente y muy trabajado en los estudios americanos.<sup>12</sup> Desde una perspectiva general, Herbert Klein y Ben Vinson III señalan que, “entre 1742 y 1806, más de 13.072 esclavos entraron legalmente al puerto de Buenos Aires. Aunque muchos de ellos fueron trasladados a otras regiones, la diversidad regional es impresionante” (Klein y Vinson III, 2013, p. 176). Por otra parte, siguiendo a Alex Borucki (2016), se sabe que los mercaderes rioplatenses manejaron el comercio de distribución de los esclavizados hacia los distintos mercados suramericanos a partir de la segunda mitad del siglo XVIII, no logrando ser controlado por los comerciantes europeos ya que éstos “no pudieron establecer un circuito organizado de trata esclavista desde la Península Ibérica para el Atlántico sur” (p. 25). Por su parte, Fernando Jumar (2021) trabajó a partir de las notas de aduana, los movimientos comerciales generales de los esclavizados saliendo de la región Río de la Plata hacia los distintos mercados sudamericanos. De su trabajo se desprende, entre otras ideas, cómo la ruta que unía a la región Río de la Plata con Santiago en el Reino de Chile, se utilizó habitualmente para la internación de esclavizados destinados al cruce transcordillerano y, en mayor medida, al Bajo Perú. Por otra parte, siguiendo a Assadourian (1982), se sabe que las distintas poblaciones americanas que se hallaban asentadas en las múltiples rutas de comercialización que tenían como destino final Potosí o Lima, generaban su propia demanda de esclavizados (menor en relación a los grandes mercados) que saldaban con frutos de la tierra y, en algunos casos, con el metálico

existente a nivel local.

En relación, la bibliografía señala que si bien los esclavizados en América del Sur no fueron destinados en su mayoría a la plantación esclavista, salvo en el Brasil (Klein y Vinson III, *op cit.*), no obstante, las grandes familias en busca de status social necesitaban tener esclavizados para realizar las tareas cotidianas de las grandes casas familiares y, al mismo tiempo, los utilizaban como mano de obra para explotar sus medianas propiedades. Por ejemplo, para solicitar una “dotación gratuita de tierra, los magnates tengan preferencia, entre todas las clases de personas, porque además de ser labradores asentados, los jefes de familia tienen el número de esclavos y ganados necesarios para poblar y cultivar los dichos terrenos” (Carmagnani, Hernández Chávez y Romano, 2016, p. 261).

Volviendo ahora sí a nuestro trabajo, cuando analizamos su circulación anualmente encontramos que, en total, en los tres primeros años entre 1779 y 1781, la cantidad de esclavizados que circularon fueron de 220, cifra que crece a partir del año 1782 con 1.352 y en 1783, con 1.971 esclavizados (Véase Tabla Anexo 3). Estos datos se encuentran en consonancia con lo señalado por Cristina Mazzeo de Vivó (1993), sobre el contexto general de ingreso de los esclavizados:

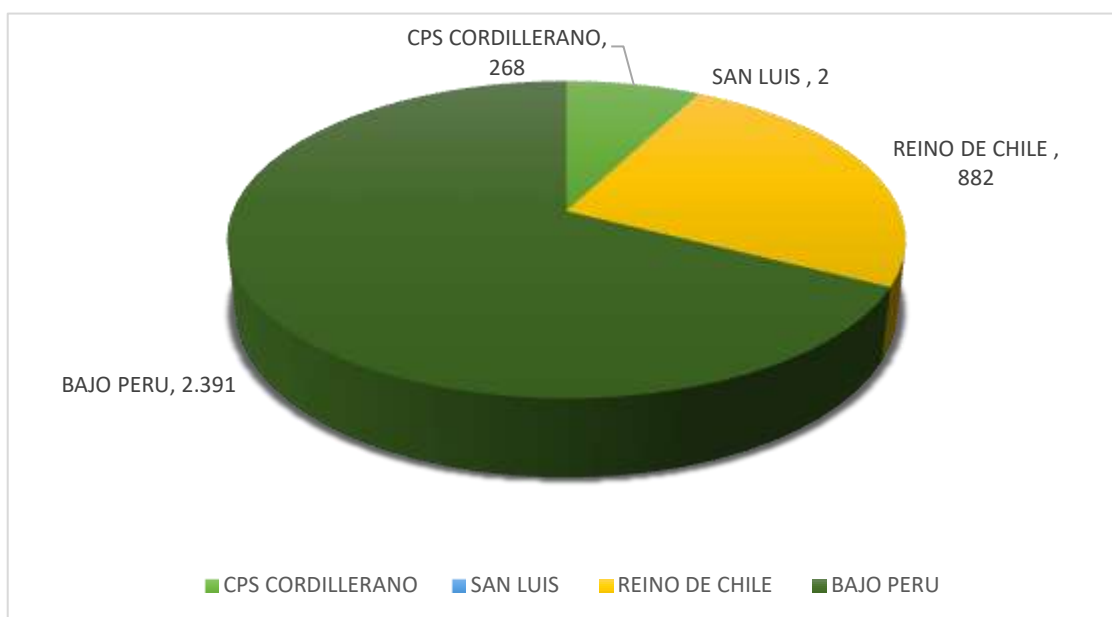
[...] en 1779 surgió una nueva guerra con Inglaterra y los corsarios desbarataron la corriente negrera española que abastecía a América. Esta situación llevó a que cualquier súbdito español importase esclavos en barcos desde cualquier otra potencia extranjera. En el año 1782 se inició el ingreso de negros, por la vía legal a través de Buenos Aires, traídos desde las costas del Brasil (p. 153).

Todo parece indicar que no hubo muchas arribadas forzosas luego de 1782 o los comerciantes se sintieron más seguros al enviar a los esclavizados que ya se encontraban en el Río de la Plata, previamente a esa fecha. Otro dato general que nos ofrecen los primeros tres años de envíos de esclavizados, aparte de lo mencionado de ser escasos, es que fueron enviados en su gran mayoría a los mercados del CPS cordillerano. Esto denota una inseguridad en realizar comercio de esclavizados a larga distancia hasta el año de 1782.

Los volúmenes y beneficios obtenidos en este comercio son difíciles de saber ya que el precio de los esclavizados dependía de diversos factores tales como las condiciones del

mercado, es decir, la oferta disponible y las condiciones intrínsecas de éstos como edad, sexo, fortaleza o deterioro físico, si era bozal o criollo y si contaba con algún oficio. Pero en líneas generales, un esclavizado en Buenos Aires se compraba en promedio a 250 pesos<sup>13</sup> por lo que los 3.543 esclavizados que fueron registrados durante el período 1779-1783, hablan de un negocio que giraba en torno a los 885.750 pesos.<sup>14</sup> Una cantidad para nada despreciable que circulaba por la región Río de la Plata y transitaba hacia el CPS cordillerano.

Como se puede apreciar en la Figura 2 (Véase Tabla Anexo 3) la mayor cantidad de esclavizados se dirigían directamente hacia la ciudad de Lima y el puerto de El Callao, representando más del 67% del total de los enviados por la ruta del oeste. Los padrones de población de Lima para 1790, demuestran la importancia de la población esclavizada o descendiente de ella, ya que alrededor de 20.000 esclavizados vivían en Lima, constituyendo casi un 40% del total de la población (Pérez Cantó, 1982).



**Figura 2:** Cantidad de esclavizados enviados por año desde Buenos Aires hacia la ruta del oeste 1779-1783. Fuente: RegAduAR, base 1779-1783.

En consonancia con esta importancia de los esclavizados, libertos y su descendencia en la economía peruana, Francisco Quiroz Chueca (2010) explica que como en el Bajo Perú:

la Corona española buscó evitar la utilización de trabajadores indígenas en los obrajes, ingenios azucareros y viñedos, como una forma de cuidar a la población nativa y de garantizar la afluencia de indios mitayos y mingados a los centros mineros esto trajo como consecuencia la organización de la producción industrial en base a los esclavizados (p. 207).

En este sentido, el comerciante francés Julián Mellet destacó el papel que tuvo la carreta en el transporte de esclavizados desde Buenos Aires a Mendoza, en el marco del tráfico que culminaba en Lima. Según aquel comerciante, las carretas “eran una suerte de prolongación terrestre de los barcos negreros” (Lacoste, 2005, p. 18). En cuanto al destino de los esclavizados, Céspedes del Castillo (1946) brindó una explicación, al proponer que “La inadaptación de los esclavos negros al duro clima de las altiplanicies andinas, obligó a utilizar en los yacimientos exclusivamente la mano de obra indígena, dejándose la agricultura casi sin manos y para lo que eran requeridos los esclavos” (p. 717).

A su vez Cristina Mazzeo (*op cit.*) informa que

El uso de la ruta de Buenos Aires, Chile, Lima a pesar de la distancia ofrecía mayores seguridades y el flete era más económico. Se cobraba 4 pesos por cada negro hasta Córdoba y 8 pesos cada uno para los remitidos a Lima. Desde Chile al Callao, el precio del flete marítimo era de 6 pesos por negro. Esto hacía un total de 14 pesos por negro, mientras que el flete cobrado por mar, por la ruta de Cabo de Hornos, en cierta oportunidad fue de 53 pesos por negro (pp. 159-160).

Por lo tanto, si bien la ruta marítima implicaba la carga de los esclavizados en Montevideo o Buenos Aires y luego su descarga directa en El Callao, este podía llegar a costar cuatro veces más que su envío por la ruta del oeste. Por otra parte, el envío por tierra de los esclavizados, aunque lento, era preferible a enviarlos embarcados por el Cabo de Hornos, ya que este representaba

[...] además del riesgo tan notorio y la dilación del viaje, no habrá mercader que quiera perder su hacienda, pues no será otra cosa llevar esclavos nacidos en Guinea en el calor, que por ser tanto, juzgaron los antiguos por inhabitable, y pasarlos por los 56 grados del Polo Antártico que, como se ha experimentado, en altura igual es más frío que el Ártico (Mellafe, 1959, p. 239).

En igual sentido, Antonio Ibarra (2021) señala que la mortandad de los esclavizados en el camino marítimo hacia Lima era elevada: “el 77 % de los decesos ocurrieron durante



la navegación –cuando las penurias eran mayores por enfermedades, maltrato o carecer de espacio vital adecuado” (p. 8). Nuevamente se advierte la importancia y menor costo de la ruta terrestre que atravesaba el CPS cordillerano, en este caso, para la llegada de esclavizados a Lima.

En distintos trabajos basados en las correspondencias y cuentas de los comerciantes rioplatenses, se puede apreciar la importancia del mercado limeño para estos mercaderes. Por ejemplo, el trabajo de Fernando Jumar (2016b) sobre el comerciante Marcelino Callexas Sanz, analiza cómo luego de algunos problemas económicos, éste arriesgó su inestable capital enviando a Lima, en 1783, veintisiete esclavizados y siete esclavizadas vía el Reino de Chile (p. 53). Jorge Gelman (1996), a través de Domingo Belgrano Pérez, presenta un caso similar. En diversas ocasiones, dependientes de aquel comerciante se encontraron, directamente en Lima, vendiendo esclavizados por plata y oro, preferentemente, aunque en esta época también aceptan otro tipo de géneros.<sup>15</sup> Del mismo modo, Juan Esteban Anchorena a fines de la década de 1750, remitía a Chile con continuidad, textiles europeos “a cambio de oro de sus minas y esclavos que luego pasaban por vía marítima a Lima” (Milletich, 2006, p. 320).

El trabajo que realizamos con las notas de aduana dio como resultado que un total de 2.312 esclavizados fueron declarados para viajar desde Buenos Aires a Lima, siendo un promedio de 462 por año.<sup>16</sup> Este promedio duplica a los 271 esclavizados por año que contabilizó Cristina Mazzeo (*op cit.*), entre los años 1792 y 1803 (p. 163). Otro dato a tener en cuenta, es que el promedio de esclavizados por nota de aduana que se enviaba hacia el Perú (21,16), era mayor que la media establecida en el promedio general de envíos de esclavizados (9,50). Se entiende en este caso, que los negocios a muy larga distancia entre Río de la Plata y el Bajo Perú, implicaba que se hagan en buena cantidad para obtener réditos ante tal gasto de transporte y logística general.

Sin embargo, la cifra total de esclavizados enviados hacia Lima se debe matizar teniendo en cuenta que, en sólo dos envíos, se remitieron 784 esclavizados. El primero de éstos fue declarado el 5 de diciembre de 1782 por José García Zeballos (apoderado de Miguel Sancho Larrea)<sup>17</sup> para enviar por medio de carretas hacia Lima, 444 esclavizados, los cuales 296 eran hombres y 148 mujeres<sup>18</sup> y, otro envío similar, pero en este caso del 19 de febrero de 1783, declarado por Juan Antonio Lezica en carretas de Juan Ignacio Gómez hacia Lima, con un total de 340 esclavizados.<sup>19</sup> Envíos de esta dimensión, sólo lo

podían realizar algunos de los comerciantes más poderosos de Buenos Aires, como los Lezica,<sup>20</sup> y que, en efecto, figuran en nuestros registros remitiendo distintas mercaderías hacia Chile y el Bajo Perú con continuidad. Más allá de esto, lo que nos interesa resaltar en esta ocasión era la importancia de estos envíos, que nos permite imaginar la logística que conllevaría transportar entre 340 y 440 esclavizados por más de 3.900 kilómetros.<sup>21</sup> Por otra parte, si damos por buenos los precios que se señalan, por ejemplo, en 1772, “el precio de un esclavo era por entonces en Lima superior a los 500 pesos” (Céspedes del Castillo, *op cit.*, p. 717), se descubre que el negocio realizado por Lezica, significó un total de 170.000 pesos brutos. Obviamente que había muchos gastos que deducir, como el precio de compra de los esclavizados, su transporte, abrigos, comisiones y gastos de transportistas e intermediarios, ropa y alimentación de los esclavizados y el pago de las tributaciones correspondientes.<sup>22</sup> Sin embargo, no es descabellado pensar que era, en resumen, un excelente negocio para los comerciantes rioplatenses.

El segundo destino con mayor cantidad de envíos desde Buenos Aires hacia el Bajo Perú es la ciudad de Arequipa (72 esclavizados). Aquella era una ciudad de unos 30.000 habitantes de mayoría comerciantes, mineros y medianos agricultores (Flores Galindo, 1976). Kendall Brown (2008) señala que Arequipa era uno de los centros comerciales principales entre Lima y los mercados ricos del Alto Perú, tal como Potosí. A su vez esta ciudad

[...] poseía una economía diversa, aunque la prosperidad de la región dependía del dinamismo de la vitivinicultura. Las minas en Cailloma y Huantajaya producían una fuente moderada de plata, pero Arequipa no dependía directamente de la minería como era típico de una gran parte del Perú (p. 80).

En específico, Fernando Calderón Valenzuela (2019), trabajó la actividad esclavista en la Arequipa del siglo XVIII, concluyendo que en su mayoría se destinaban al servicio doméstico urbano y, un porcentaje menor, para trabajo en las haciendas. Por ejemplo, la familia Tristán compró esclavizados “en promedio a 410 pesos y los que vendieron a 390” (p. 300). También aquella investigación nos informa que

Un bozal costaba en promedio 500 pesos, mientras que el precio de los demás fluctuaba entre 250 y 500 pesos. Las diferencias se debían a la edad, “Vicios” (para la reventa, ya que en muchos casos la venta es un castigo) y entrenamiento del esclavizado. Los niños tenían un precio menor, desde 50

hasta 200 pesos (*ibid.*, p. 301).

Regresando a los resultados obtenidos mediante el trabajo con las notas de aduana, contabilizamos 882 esclavizados que fueron enviados hacia el Reino de Chile, siendo el segundo destino general con mayor cantidad de envíos, a bastante distancia del Bajo Perú (2.391). Esta cantidad un tanto baja en comparación, nos induce a pensar dos cosas: por un lado, que los comerciantes chilenos no pudieron imponerse como intermediarios en este comercio que generaba importantes dividendos ya que, como hemos visto, los comerciantes rioplatenses trataban directamente los esclavizados con sus pares limeños.<sup>23</sup> El historiador chileno Agustín Ross (1894) resumió este movimiento económico, señalando que

[...] el comercio de esclavos africanos importados a Buenos Aires, y transportados a Chile para ser vendidos a los comerciantes del Perú. Los esclavos importados cada año no pasaban de doscientos, incluidos los que se vendían en Valparaíso al precio corriente de cuatrocientos pesos por cabeza, y eran llevados al Perú en la bodega de los buques en peor condición que la de los presidiarios, para evitar que se sublevaran (p. 379).

Por otra parte, lo segundo que la cifra total de esclavizados enviados al Reino de Chile nos permite analizar, es que todo indica que en tierras chilenas para el siglo XVIII, las principales actividades económicas del reino, es decir, la agrícola-ganadera y la minera, fueron cubiertas por la mano de obra provista por los originarios,<sup>24</sup> dejando a un lado la mano de obra esclavizada de origen africano.<sup>25</sup> Prueba de ello, el virrey de Buenos Aires, Nicolás de Arredondo en la memoria de su gobierno de 1795, señaló que ni Buenos Aires ni el Reino de Chile necesitaban la llegada de más de 500 esclavizados por año ya que sus economías no dependían de ellos para producir (Villalobos, 1968, pp. 67-68).

En los registros de las notas de aduana pudimos cotejar que los esclavizados dirigidos hacia el Reino de Chile, en un 40% se registraron que eran enviados hacia Santiago y Valparaíso y, en más de un 50%, fueron registrados hacia Chile sin especificar. Hacia la ciudad de Coquimbo se enviaron solo nueve esclavizados que sugieren su uso doméstico por parte de una elite terrateniente, minera y comerciante, que disfrutaba del prestigio de tener esclavizados, por ejemplo, para acompañar a las damas a la iglesia. Siendo casi nula su utilización como mano de obra en las minas de la región (Arre Marfull, 2011).

Por último, abordaremos el análisis de la circulación de los esclavizados hacia el CPS cordillerano. Según nuestra base de datos fueron enviados 268 esclavizados que representan sólo un 7,58% del total enviado. Este dato remarca que por el CPS cordillerano pasaban los esclavizados dirigiéndose hacia otras economías dejando, en aquellos mercados, la ganancia del tránsito, ya que las economías viñateras de la región mendosanjuanina, si bien utilizaban alguna mano de obra esclavizada, contaban con una diversa mano de obra asalariada diferenciada en tres tipos: permanentes, conchabados y eventuales (López-Chávez, 2005). También podemos analizar que estos esclavizados, en su mayoría, no se quedaban a residir en la ciudad mendocina ya que el censo de 1770, registró sólo unos 2.129 negros y mulatos para los tres curatos de esta ciudad (Martínez, 1961, p. 91). Igualmente, el censo de 1802 informó que en las zonas rurales casi no había esclavizados, por lo que se puede deducir que éstos se dedicaban a las tareas domésticas en la ciudad, artesanales o de servicios en la carretería (Rivera Medina y Fanchín, 2006) y a las labores agrícolas en lugares adyacentes a la ciudad (Coria, 1988, p. 154). Otro dato particular que deja el análisis de este censo, es que la cantidad de “negros” libres, 2.301, es muy cercana a la de los esclavizados, 2.410 (*ibid.*, p. 154).

Cabe resaltar que, pese a que no era un paso habilitado, era mayor la cantidad de esclavizados que se declararon con destino a San Juan, 159, que los 107 enviados a Mendoza. Para la ciudad de San Juan se confirma nuestra presunción con respecto a su actividad laboral, ya que como afirma Ana Laura Donoso Ríos (2015)

Los esclavos y esclavas en la ciudad eran esencialmente destinados para realizar tareas domésticas; las mujeres estaban abocadas a actividades propias de la atención y cuidado del hogar y de los niños, mientras que los hombres realizaban en su mayoría labores artesanales (p. 138).

Pese a estos datos hubo intentos por incorporar mano de obra esclavizada, pero no para la producción vitivinícola sino para proyectos mineros en la región.<sup>26</sup>

Por otra parte, el tránsito de esclavizados por las ciudades del CPS cordillerano, generaban un gran movimiento económico, pero también traían problemas que afectaban a la salud pública. Al menos en dos ocasiones, la ciudad de Mendoza debió tomar medidas de prevención ante la llegada de esclavizados enfermos a la ciudad. La primera de ellas ocurrió en 1800, cuando “una partida de negros bozales para pasar a Santiago en el Reino

de Chile, y que estos venían contagiosos, se manda a que no entren en la ciudad quedándose en el paraje llamado Vuelta de la Ciénaga”.<sup>27</sup> La segunda vez se produjo en marzo de 1801, debido a la introducción de

[...] negros enfermos que causan grandes perjuicios a la salud pública, el Cabildo ordena que se alojaran a estos a limitados kilómetros de la ciudad [agregando que] por cuanto las negradas que se introducen por esta a Lima y otros destinos es perjudicialísimo a la salud pública, la mansión de ellas en el centro de esta dicha ciudad, como lo ha acreditado la experiencia por los contagios, y otros males que deparan a el vecindario, y para evitar estos inconvenientes y precaver a el vecindario estos perjuicios<sup>28</sup>.

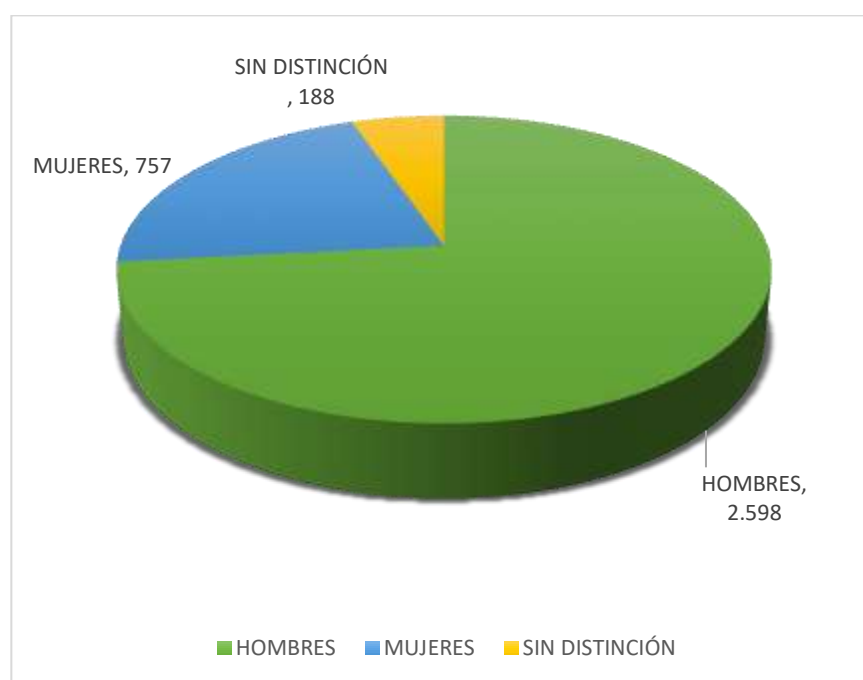
Otros datos complementarios que conseguimos cuantificar a partir del registro de las notas de aduana, refieren a distinguir entre aquellos esclavizados que se declaran para ser vendidos en los distintos mercados de la ruta del oeste, de aquellos que solo realizaban la travesía con su amo (Véase Tabla Anexo 4). Los datos totales son contundentes en cuanto a que un 94% de los esclavizados, tenían como destino la compra y venta y, solo un 6% de ellos, se movían con su dueño. Aquí también los porcentajes para compra y venta son superiores en las medianas distancias de comercialización, siendo para el Reino de Chile un 95% y para el Bajo Perú un 99% los porcentajes de los esclavizados para compra y venta. En oposición, al CPS cordillerano los porcentajes bajan abruptamente siendo un 56% los esclavizados para la compra y venta. Con la particularidad de que en Mendoza fueron más los esclavizados que se movieron con su amo que los que se llevaron para vender, y para San Juan fueron 101 esclavizados declarados para su venta cuando, legalmente, no podían ser comercializados hacia el Reino de Chile. En ambos casos, se puede considerar que hacia Mendoza podían ser viajes de retorno con su amo desde tierras rioplatenses.<sup>29</sup>

Igualmente nos permitimos sembrar la duda sobre las declaraciones realizadas para pensar que de los 118 esclavizados que llegaron al CPS cordillerano, muchos podían tener fines comerciales. Es decir, una vez que llegaban a la región mendosajuanina, podían intentar de forma clandestina realizar el paso cordillerano. Sostenemos esta sospecha sustentados en los comunicados que desde el Reino de Chile se le remitían al Corregidor de Mendoza ordenando que por ningún motivo ni pretexto alguno, se otorguen licencias a los pasajeros y comerciantes que vienen de Buenos Aires o de otra cualquier provincia,

de poder internar alguna o

[...] algunas piezas de esclavos con el pretexto de ser para el servicio o a menos que sean de aquellos que traen legítimas guías y despachos de los oficiales reales del Río de la plata con permiso de su majestad expreso para internar a este reino.<sup>30</sup>

Por último, resulta interesante realizar un desagregado teniendo en cuenta las declaraciones de esclavizados que permiten conocer su género. Los resultados del trabajo con las notas de aduana indican que un 73% de los esclavizados eran varones y un 22% mujeres, siendo solo un 5% aquellos que no se pudo especificar su género como se puede ver en la Figura 3. En este caso los datos son similares en los distintos mercados hacia los que fueron los esclavizados.



**Figura 3:** Cantidad de esclavizados por género desde Buenos Aires hacia la ruta del oeste 1779-1783. Fuente: RegAduAR, base 1779-1783.

De esta manera, analizamos cómo esta fuerza laboral podía llegar a ser utilizada, partiendo de la idea de que los esclavizados varones se emplearían, en su mayoría, para tareas relacionadas con la agricultura o minería o que requerían fuerza bruta, en general, y las esclavizadas lo harían en tareas relacionadas con lo doméstico (Bernand, 2001). Esto

último, lo fundamentamos desde la bibliografía especializada que señala cómo, por ejemplo, en San Juan, las esclavizadas

[...] se encontraban relacionadas al hogar de sus amos, como preparar alimentos, cuidar la huerta, lavar, planchar, limpiar y cuidar niños. Aunque en menor medida, las negras esclavas también trabajaron en labores agrícolas, artesanales, en el comercio callejero vendiendo productos, e incluso atendiendo las pulperías de sus amos (Donoso Ríos, *op cit.*, p. 139).

También cumplían funciones similares en el Bajo Perú, en donde se remarca que las esclavizadas

[...] solían mantenerse dentro de una misma familia durante varias generaciones, sea por su aptitud para el servicio doméstico, por los vínculos sentimentales que podían establecer con sus amos o porque eran incluidas como parte de la dote de las mujeres de la familia y sus hijas se criaban con las hijas de sus amos (Calderón Valenzuela, *op cit.*, p. 303).

Otras esclavizadas, menos afortunadas, caían en manos de dueños que intentaban aumentar sus réditos ocupando rápidamente el vientre de las mujeres esclavizadas (negras o indígenas) para incrementar su patrimonio. Al respecto, Jerónimo de Quiroga “cuenta de un español que compró muchas negras para ocuparlas en su servicio y teniendo hijos en ellas, los vendió todos” (Retamal, 2005, p. 64).

Dentro de las 757 mujeres que fueron comercializadas como esclavizadas, encontramos que en doce de ellas se especifica su condición de niña entre los 10 y 14 años, siendo nueve de ellas para compra y venta. También se detalla el caso de una esclavizada que se dirige a Lima con “un bebe de pecho” para ser vendida,<sup>31</sup> otra que va a Mendoza junto a su amo como ama de leche<sup>32</sup> y, por último, una esclavizada “junto a su cría” que son enviadas a San Juan junto a su amo.<sup>33</sup> Por los trabajos de Silvia Mallo (2001), sabemos que estas niñas a partir de los seis años

[...] eran tenidas en cuenta para trabajos en la casa grande, dormir cerca del ama a los pies de la cama o en una alfombra en el piso, prenderles el fuego o ahuyentarles los mosquitos, servir el postre o levantar los platos de la mesa. Madres e hijas eran por lo tanto separadas tempranamente y sometidas unas y otras a castigos y sopapos permanentes (p. 4).

## Las telas

Los tejidos surgen por la necesidad humana de protegerse del frío, de la lluvia, de otros efectos climáticos y del contacto directo con la tierra, pero, por lo menos para el siglo XVIII, indudablemente, se convierten también en un mensaje social de status. Fernand Braudel, señaló

[...] la moda no solo es abundancia, cantidad y profusión. También consiste en llevar la indumentaria adecuada para cada ocasión. Es un problema de estaciones, de días y de horas. Ahora bien, de hecho, el imperio riguroso de la moda no se impuso prácticamente hasta 1700, en el momento en el que vocablo moda, objeto de una segunda juventud, recorre el mundo con su nuevo sentido: seguir la actualidad (Braudel, 1984, p. 270).

Pero la moda, no es solo una cuestión social, sino que también económica, podríamos decir fundamental para el mundo mercantil. Ya para 1690, Nicholas Barbon cantaba sus alabanzas “fashion or alteration od dress [...] is the spirit and a life of trade”.<sup>34</sup> Gracias a ella, gran parte del comercio sigue en movimiento y “el hombre vive en una perpetua primavera, sin ver nunca el otoño de sus trajes”.<sup>35</sup>

En América, los cambios en la moda y el uso de las distintas calidades de tela y, por supuesto, de vestidos eran de extrema importancia para todos, pero en especial en el nivel social de los mestizos y entre los que iban subiendo en el status social (Carmagnani, *et al.*, 2016, p. 315). En este caso, el hábito si hace al monje. Por ejemplo, representativo de lo que sucede a nivel americano, puede ser lo que acontece en la Nueva Granada donde

[...] los indios que gozan más conveniencia y particularmente los barberos y sangradores se distinguen en algo de los otros porque hacen los calzones de un lienzo delgado, usan camisa [...] con un encaje de cuatro dedos o más de ancho [...] y usan hebillas de plata u oro (*ibid*, 2016, p. 315).

Y entre los mestizos americanos, estos se distinguían

Porque usaban telas más corrientes que los criollos o los españoles [...] En la medida de sus posibilidades económicas, los mestizos se esforzaban, empleando encajes y adornos de plata y oro, por imitar los estilos españoles. Las mujeres hacían todo lo posible por vestirse como las españolas, pero no podían igualar la riqueza de los materiales (*ibid*, p. 316).



Todo ello aún si aceptamos que, como señala Pilar Gonzalbo Aizpuru (2007), en el antiguo régimen “como te ven, te tratan [y] está la conciencia de que las apariencias determinan el aprecio en la consideración social” (p. 3), fue inoculado lentamente, pero con gran éxito en la nueva sociedad indiana. Inclusive en el mundo de los originarios americanos

[...] el tipo y la cantidad de alimentos, así como la forma en que se servían en la mesa, la calidad de las telas y el modelo de los zapatos constituían instrumentos muy bien afinados en materia de posición social y política, que pronto apreciaron quienes buscaban “colocarse” (Carmagnani, *et al.*, 2016, p. 304).

En cuanto a la producción textil americana, tuvo una gran pujanza hasta el siglo XVIII, “pero lo que resulta evidente es que, a la larga, esta actividad textil americana fue disminuyendo y que, al final del siglo XVIII, no era ya gran cosa, a pesar de los bajísimos costos de una mano de obra casi forzada” (*ibid.*, p. 166). De esta manera, si bien no nos encontramos ante una situación de dominación colonial que impide el crecimiento de las manufacturas americanas,<sup>36</sup> sí somos testigos de un profundo cambio en la historia de la globalización mercantil que dará como resultado la concentración económica en un solo polo global, Europa (Hausberger, 2018). Desde mediados del siglo XVII, la expansión comercial de los países europeos tuvo como consecuencia la reconversión de América en un mercado extenso para los excedentes de su producción y, por consiguiente, factor fundamental para su posterior crecimiento.<sup>37</sup> Los textiles son un caso testigo de ello.

La llegada masiva de telas y su circulación desde la región Río de la Plata a fines del siglo XVIII, fue analizada por Fernando Jumar (2017) para los distintos mercados suramericanos. En este trabajo en particular, enfocaremos la mirada en su circulación por la ruta del oeste que, como se advertirá posteriormente, no sólo se concentraba en telas de lujo como la seda, sino en una amplia gama de textiles de las más diversas calidades.

El intensivo arribo de telas es un fenómeno que también advierte Francisco Quiroz Chueca (2010) para el Perú, afirmando que “En las ciudades de la costa, más bien, se usaban materias primas y productos semi acabados que llegaban a través del comercio ultramarino: la llamada genéricamente «ropa de Castilla», seda, raso, ruan, breñañas, sayales, lona, lienzos, mercería” (p. 174). Todas estas entradas de telas se suman a la

producción cuzqueña que

[...] llegó a alcanzar los tres millones de varas anuales, pero decayó hacia fines del período (colonial) a menos de 700.000 varas [...] El mayor de los obrajes cuzqueños, Pichuicuro (en Surite, Abancay) llegó a producir casi medio millón de varas hacia 1777 (*ibid.*, p. 188).

Iguales testimonios tenemos para ciudades como Córdoba, en la que también se confeccionaron “piezas de algodón que se tejían con materia prima importada de Catamarca” (Tell, 2008, p. 130). Se tiene como resultado entre producción americana e importación europea y asiática una fenomenal cantidad de textiles circulando por el espacio americano.

El caso chileno es representativo de esta situación ya que

[...] las ropas de la tierra, el algodón, bayetas, pañetes, tocuyos, siempre están presentes en los registros marítimos. De ellos, y aun cuando diversos factores fueron ocasionando paulatinamente la baja en sus valores, los paños de Quito y las ropas de la tierra del Alto Perú fueron las de mayor volumen (Cavieres, 1996, p. 96).

Eduardo Cavieres (*op cit.*) también señaló que el Reino de Chile era proveído desde el Pacífico por telas de baja calidad y destinadas a cubrir las necesidades de los grupos socialmente más bajos.<sup>38</sup> Necesidad u obligación, se tiene información de diversos salarios que se pagaban, al menos una parte, en telas. Es el caso de Cajamarca en donde los indígenas cobraron en el obraje entre “1775 y 1780, el pago del salario se repartió en un 41% en bretañas y un 46% en alimentos” (Quiroz Chueca, *op cit.*, p. 214). También se repite el esquema en donde

[...] aún en la segunda mitad del siglo XVIII, hacían el balance entre las prestaciones de la mano de obra y las responsabilidades de los beneficiarios en términos de las piezas de ropa de la tierra o el número de varas de bayetas entregadas a los indios en virtud de sus salarios (Cavieres, *op cit.*, p. 96).

Teniendo en cuenta esta diversidad de entradas y producciones textiles, nos preguntamos ¿cuántas camisas tendría un mestizo chileno? ¿Cuántas chupas tendría un mercader peruano en sus arcones? ¿Cuántos más trajes podía acumular una autoridad real

en Buenos Aires? Las preguntas se suceden cuando se analizan los volúmenes de textiles que se encuentran circulando.

Con estas preguntas en mente, reflexionamos en torno a las cantidades que se pudieron registrar mediante nuestro trabajo con las notas de aduana. Se examinaron saliendo de la ciudad de Buenos Aires, por la ruta del oeste, la cantidad de 1.547.168 varas de distintas clases de tela en los cinco años registrados (Véase Tabla 1). Según estos datos, en términos generales, las telas de lino son las que en mayor cantidad de varas se encontraban circulando desde Río de la Plata, cuestión que se explica teniendo en cuenta su bajo costo. Las telas de lana son las que ocupan el segundo lugar por encima de las telas de algodón y las de seda. Sin embargo, si comparamos las cifras totales de cada uno de los tipos de telas que circulaban hablan de un mercado múltiple en el que, los más diversos estamentos y contextos, se veían cubiertos por la oferta.

Destino	Varas de tela de algodón	% de Varas de tela de algodón	Varas de tela de lana	% de Varas de tela de lana	Varas de tela de lino	% de Varas de tela de lino	Varas de tela de seda	% de Varas de tela de seda
Cps Cordillerano	6.373	7%	35.362	35%	300.646	23%	21.250	30%
San Luis	1.762	2%	2.255	2%	13.231	1%	650	1%
Reino de Chile	72.280	81%	47.449	47%	843.211	65%	39.815	56%
Bajo Perú	8.195	9%	15.413	15%	130.352	10%	8.924	12%
Total	88.610	100%	100.479	100%	1.287.440	100%	70.639	100%

**Tabla 1:** Cantidad de varas de telas enviadas por año desde Buenos Aires hacia la ruta del oeste 1779-1783. Fuente: RegAduAR, base 1779-1783.

El mercado consumidor de telas era muy variado porque, si bien se señala que hacia fines del siglo XVIII “los consumidores comenzaron a preferir el algodón, más barato, más cómodo y más fácil de limpiar que la lana” (Carmagnani, *et al.*, *op cit.*, p. 313). También se debe tener en cuenta que los mestizos americanos desde la Nueva España

hasta el Cuzco, buscaban diferenciarse socialmente con “artículos de lana teñidos de azul añil, el vestuario de los mestizos es todo él azul y de paño de la tierra” (*ibid*, 2016, p. 313). Por todo ello, la demanda de telas dependía de diversos factores que van desde lo económico, el gusto, la moda y la necesidad.

Como se mencionó, las telas que más circulaban desde la región Río de la Plata por la ruta del oeste son las que pertenecen al género que se denominó “telas de lino”, entre ellas abundan las bretañas, puntivis, angaripolas, clarines y ruanes entre otras variedades. Este tipo de telas circulaban diez veces más que las telas de algodón, de lana o de seda. Las telas de lino según el diccionario de la Real Academia española podían utilizarse para confeccionar preferentemente “camisas, [y] sábanas”.<sup>39</sup>

También el lino tuvo un gran crecimiento en el siglo XVIII, debido a la demanda “para vestir a los esclavos, para sacos de café y de índigo, y para fundas de colchones, así como de la demanda doméstica de lencería de lino: manteles y servilletas, toallas, sábanas, artículos de caballero y de vestir, especialmente camisas” (Berg, 1987, p. 222). En el último de los casos, cabe aclarar que “La *camisa* no es la prenda actual, sino una prenda interior/exterior que mezcla las funciones de la camisa actual y del camisón de dormir. También, a los más pobres les sirve de mortaja” (Jumar, 2019, p. 43).

Pero ¿cuántas camisas se podrían confeccionar con esta cantidad de tela de lino? Una aproximación a esa cifra se puede realizar mediante los datos aportado por las fuentes trabajadas por Fernando Jumar (*ibid.*) que señalan “en promedio se necesitan 4 varas de tela para una camisa y se elige como orientación datos provenientes del consumo anual de *Bretaña* (el más difundido de esos linos camiseros) por parte de un cura doctrinero radicado en Sonora (Nueva España)” (p. 46). Dando por válida esta porción de tela, examinamos que con las cantidades enviadas se podrían fabricar solo en la región mendosanjuanina más de 75.000 camisas de lino y con las arribadas a la ciudad de Santiago/Valparaíso en el Reino de Chile, más de 176.000 camisas. Si calculamos en unos 18.000 los habitantes de la región mendosanjuanina, nos da como resultado más de cuatro camisas por poblador y, en el caso de Santiago/Valparaíso, si tomamos una población total de 27.200 habitantes (Guarda, 1978), esto nos da más de seis camisas de lino por persona.

Parece un poco excesiva la cantidad, pensando que una vestimenta típica implicaba

[...] calzados de bota de potro (o descalzos si son realmente muy pobres); bota de potro cortada, dejando libres los dedos para estribar. Calzoncillo y chiripá, faja y tirador –algunas veces con adornos de plata– que sirven de sostén al infaltable cuchillo; camisa de lino o algodón” (Devoto y Madero, 1999, p. 72).

Hasta los esclavizados y originarios tendrían para cambiarse la camisa casi una vez por día. Cantidades que hacen repensar las ideas sobre la amplitud del mercado consumidor americano, la abundancia del comercio de contrabando señalado por la bibliografía y en un sentido general, las condiciones económicas de la población “colonial” americana (Jumar, *op cit.*).

Pasando a las telas de algodón que engloban los tipos de tela llamadas: zarazas, indianas, sarceli y cotonías, entre otras.<sup>40</sup> En este tipo de tela se concentraron los envíos en más de un 80%, hacia el Reino de Chile. Concentración mayor que no se produce en esos porcentajes en ningún otro tipo de tela, aunque, la densidad de los envíos fue realizada con preponderancia, en los cuatro tipos de telas, hacia la ciudad de Santiago en el Reino de Chile.

Dentro de las telas de algodón, la zaraza es

[...] una tela de algodón, muy delicada, de ancho casi dos varas, y tan fina como olanda. Suele ser de varios colores, y la que tiene el campo blanco, por la mayor parte es matizada de varias flores grandes y pequeñas todas estampadas, pero de una tinta tan fina, que mientras más se lava, más hermosa, permanente y vistosa queda. Es obraje de la China, que nos traen las flotas de aquel país, por lo que en España se estiman mucho.<sup>41</sup>

Particularmente, este tipo de tela tan fina y valorada, en sus distintas presentaciones como zaraza y media zaraza, se contabilizaron en 30.532 varas circulando en toda la ruta del oeste.

En nuestros registros también pudimos contabilizar tela indiana de algodón arribando a Mendoza 1.060 varas y a Santiago en el Reino de Chile por 4.118 varas. Éstas podrían ser las conocidas telas europeas realizadas con algodón provenientes de la India.<sup>42</sup> Aunque como sucede con la mayor parte de las telas, no podríamos asegurar ello ya que la denominación de las mismas, en algunos casos, hace referencia a su procedencia y en otras a su tipo de estampado.<sup>43</sup>

Dentro de las telas de algodón, el CPS cordillerano presentó valores mínimos de circulación de este tipo de telas (7,19%), manteniéndose en un porcentaje cercano al 25% en los demás tipos de tela trabajados. A su vez, Mendoza fue el principal receptor de telas de algodón, lino y seda y la ciudad de San Juan, de las de lana. Nuevamente es sorprendente la cantidad y variedad de telas que arribaban a la ciudad sanjuanina, siendo esta menor en población y no contando con la posibilidad legal de envío transcordillerano. Por último, el Bajo Perú mantiene porcentajes similares de cantidad de varas enviadas de los distintos tipos de telas, siendo las de lana las que, en mayor grado, son enviadas directamente hacia Lima.

Las telas de lana que fueron mencionadas de importancia para el caso de San Juan y Lima, son en su mayoría las denominadas: tripe, bayeta, anascote y duray dentro de las más reconocibles en las notas de aduana. El tripe es definido como “tela parecida al terciopelo, y se distingue de él en ser tejido de lana”<sup>44</sup> y las bayetas como “telas de lana floja y rala”<sup>45</sup> que se usa para hacer vestidos de hombres y mujeres (Azara, 1847, pp. 45-46). En muchos casos, los vestidos de mujeres en el campo, se reducían a una “camisa de algodón claro, ceñida al cuerpo por una liga: algunas agregan unas enaguas de algodón con bordaduras y especie de encajes de hilo azul y encarnado” (*ibid*, p. 45).

Otra tela de lana es el anascote, ésta es “una estofa cruzada de lana peinada, lisa, áspera, tejida en crudo y teñida en piezas. Usase generalmente para trajes de mujer, y con ella se hace vestidos, chales y más comúnmente delantales” (Oriol Ronquillo y Vidal, 1851, pp. 180-181). En general estas varas de lienzo de algodón eran “tejidas por las mujeres de la campaña y se vendían a muy bajo precio y, por su inferior calidad, se destinaban a vestir a los esclavos” (Tell, *op cit.*, p. 109). Llama la atención la cantidad de envíos de los tejidos de lana que salieron de la región Río de la Plata, teniendo en cuenta que, para el mismo período en Córdoba, se confeccionaban los mismos productos con la lana de las ovejas criadas en esos campos (*ibid.*, p. 109).

Finalmente, las telas de seda llegan en buena medida al *Nuevo Continente*.<sup>46</sup> Si seguimos el análisis propuesto por Mariano Bonialian (2014), los tejidos asiáticos llegaron a los mercados sudamericanos, vía el Pacífico, teniendo a Lima como eje de distribución entre 1700 y 1740. Posteriormente, atendiendo a nuestros datos podemos comprobar que la región Río de la Plata también era una puerta de entrada para los textiles de seda. Al no tener datos de la entrada de seda por Lima, no podemos comparar cual era

el principal puerto de entrada de aquella tela, pero sí se puede afirmar que la seda no entraba a América por una sola vía (Jumar, 2016a).

Hay que recordar que la seda es un textil de lujo, pero que se convierte en una nueva necesidad de consumo para ciertos grupos de personas ya que permitía (junto a todo el resto del “ajuar”) su identificación con el sector dominante en una sociedad estamental como la americana en el siglo XVIII (Carmagnani, 2012). También eran enviadas en las mismas proporciones que las otras telas de distinta calidad, es decir, mayormente al Reino de Chile, luego al CPS cordillerano y por último al Bajo Perú. En relación a este último territorio, llegaron 8.924 varas de seda a pesar de que, a comienzos del siglo XVIII, las Reales cédulas eran muy claras con respecto a que en las

[...] provincias del Perú haciendo saber a sus naturales que todos los géneros que se hallaren de Filipinas y China como de tráfico prohibido y especialmente maniobras de seda de cualquier calidad mezcla y condición que sean tejidos y lienzos de algodón se dan y los doy por más adquiridas y declaro que pasado el termino de 6 meses contados desde el día de la publicación que por mi real benignidad les concedo para su consumo se han de aprehender y comisar en cualquier tiendas casas o partes donde se hallaren y quemar públicamente con asistencia de las justicias de modo que en esto no se admita interpretación de aclaración o dilación alguna<sup>47</sup>.

Sin embargo, como en tantas otras prohibiciones de la Corona, lo que sucedió en el territorio indiano, incumplía la Real cédula. Dentro de este tipo de telas de seda abundan los tafetanes, damascos, melanias y brocados. Estos últimos tipos de tela, sólo por mencionar a uno de ellos, eran “de seda tejida con oro o plata de varios géneros (...) sobre el fondo se realza el hilo de plata, u oro, o seda escarchada”<sup>48</sup>.

De este modo, se aprecia un mercado consumidor refinado y específico al cual se acudía con distintas calidades de telas según la necesidad del cliente, muy alejado de lo que la historiografía clásica presenta a los “pobres mercados coloniales” americanos. Un ejemplo de esto lo hallamos en la carta enviada por Julián de Cuba a Jacinto de Castro, comerciante y transportista sanjuanino, en la que ante un pedido específico de este comerciante, Castro le explicó que en Buenos Aires:

[...] el estado en que se hallaba en la plaza en punto a la carestía y escasos de géneros, al presente está en peor situación por todos términos porque por ningún precio se halla lo que se necesita

habiendo subido las sedas desde entonces más de un 30% por haberse perdido la cosecha y lo mismo sucede con toda clase de lienzos; de modo que no se encuentra, listonería de Granada, Angaripolas, tafetanes dobles de Sevilla, cintería, y en una palabra descuidándose todo lo venden antes de entrar en sus casas; siendo necesario suplicarles de antemano con el dinero en mano para la preferencia<sup>49</sup>.

Más allá del lamento del comerciante Jacinto de Castro sobre las carestías coyunturales del mercado porteño, esta carta también nos indica lo habituado que estaban los mercaderes a contar con las más variadas piezas de tela en la plaza local.

Por último, una nota de aduana nos llamó particularmente la atención por las cantidades enviadas. En noviembre de 1783, Pedro Zavala, declaró ser vecino de Buenos Aires, manifestando su salida en carreta del transportista Antonio Acosta hacia Santiago en el Reino de Chile, para el destinatario Juan Bautista Edaeta. Llevando lo mencionado en la Tabla 2.

Cantidad	Unidad	Detalle de lo enviado	Tipo de bien
25	libras	alambre amarillo	ferretería
264	unidad	camisas lino y bretaña	indumentaria
314	unidad	pañuelo	indumentaria
23	libras	hilo de seda	mercería
224	varas	anascote	textil tela
52704	varas	bramante florete	textil tela
4832	varas	bretaña contrahecha	textil tela
696	varas	bretaña francia	textil tela
45	varas	camellon	textil tela
1520	varas	coleta aplomada	textil tela
864	varas	crea angosta	textil tela
102	varas	estopilla clarin	textil tela
204	varas	estopilla	textil tela
4621	varas	puntibi	textil tela
1403	varas	ruan contrahecho	textil tela
466	varas	sarceli negro	textil tela

**Tabla 2:** Detalle Nota de aduana número 3687 de noviembre de 1783. Nota: Declarante Pedro Zavala, vecino de Buenos Aires, manifestó su salida en carreta del transportista Antonio Acosta hacia Santiago de Chile para el destinatario Juan Bautista Edaeta. Fuente: RegAduAR, base 1779-1783.

Para comenzar el análisis se puede ver como Pedro Zavala envió doce distintos tipos de tela de diversas calidades y en cantidades de importancia. Además, transportó camisas y pañuelos como indumentarias, libras de hilo de seda y alambre amarillo. En particular



las 52.704 varas de bramante florete fue lo que, en principio, nos llamó la atención. Esta tela en particular es clasificada dentro de las telas corrientes, definiéndola como un género de lienzo que "No es el hilo grueso o cordel del mismo nombre, sino, por cruce con brabante, un tipo de lienzo, rúan" (Perissinotto, 1997, p. 455). Ante este envío, nos preguntamos, ¿Cuántas camisas se podrían haber confeccionado solo con la tela transportada por Pedro Zavala? Nuevamente la circulación mercantil, en este caso de un solo actor comercial, supera ampliamente lo que se pensaba que era un mercado acotado y deprimido.

### *Los artículos de mercería*

La cantidad de varas de distintos textiles que se ha enumerado circulando a los diferentes mercados por la ruta del oeste, hace pensar la necesidad de otros productos para la confección en domicilio de las prendas de vestir.<sup>50</sup> Ello nos llevó a cuantificar las agujas, dedales, tijeras y botones que denotaban en su uso, la importancia de la confección de prendas y la utilización, no exclusiva, por parte de sastres y remenderos.

Las agujas figuran en los registros como agujas comunes y de distintos números, como de coser fardos; colchonera; de bordar; de bordar alfombras y de torneear. Hacia Mendoza circularon 55.700 agujas, hacia San Juan, 412.900; hacia el Reino de Chile, 130.750 y, por último, hacia Lima se enviaron 10.000 agujas. Se desconoce el porqué de la inmensa cantidad de agujas que fueron enviadas a la ciudad sanjuanina que, por lejos, es el lugar hacia donde más se enviaron estos productos.

Algo similar, en cuanto a las cantidades que circulaban, sucede con el número de dedales enviados. Éstos presentan distintas características enunciándose como dedal amarillo; de metal; de listón; de mujer y de sastre. Hacia Mendoza se enviaron 732 unidades de ellos, hacia San Juan, 420 y por último, hacia Santiago en el Reino de Chile, 1.896 dedales. Por su parte, las tijeras figuran como de barbear; de esquilar; de cirujano; chicas; grandes; ordinarias y de costura. Descartando las primeras tres, por no tratarse específicamente de tijeras para confeccionar prendas, se cuantifica que hacia Mendoza se dirigieron 1.369 unidades, a San Juan 879, 156 a San Luis, 18.980 al Reino de Chile y 3.528 tijeras al Bajo Perú.

Se puede hacer un alto para concentrar la atención en los botones que arribaban, por ejemplo, a la ciudad de Mendoza. Desde una primera impresión, se podría pensar que

éstos representan una mercadería superflua y que su circulación no remite mayor análisis. Sin embargo los botones “hablan de la confección de ropas y su presencia en las *notas* revela que se recurría al mercado para algo que podía no comprarse: cualquiera y con casi cualquier cosa podía hacer unos alamares con lo que se evitaba la compra de botones” (Jumar, 2010, p. 20). En los registros de las notas de aduana aparecen más de ochenta tipos de botones distintos que se mencionan ser para chupa, chaleco, camisa, para puño entre otras prendas y de distintas características como de hilo, de hueso, de metal, de plata falsa entre otras posibilidades. En el caso particular del CPS cordillerano, arribaron 286.172 botones, siendo los que llegaron a Mendoza 112.096 y a San Juan, 174.076 botones. Por su parte, a la ciudad de San Luis llegaron 11.166, al Bajo Perú fueron 49.104 botones y, finalmente, siendo el volumen más grande, al Reino de Chile, arribaron 629.256 botones. En particular a Santiago en el Reino de Chile, en un solo envío, Pedro Albaizual declaró mandar a Francisco Pinto, la cantidad de 96.192 botones de casaca<sup>51</sup>. ¿Cuántas casacas se pudieron confeccionar a partir de este envío? Nuevamente, las cantidades enviadas no dejan de sorprender con base a los consumos que estos datos nos sugieren y a los consumos que previamente se presuponían.

### **Conclusiones**

Finalizamos este escrito recapitulando las ideas principales que fueron trabajadas en él. Para el caso de los esclavizados circulando por la ruta del oeste, podemos advertir dos cuestiones. Por un lado, los datos nos permiten pensar que los comerciantes de la región Río de la Plata intentaban vender los esclavizados directamente con sus pares limeños en pos de obtener los mayores réditos posibles, en aquel mercado bajoperuano en el que los esclavizados duplicaban su valor. Por ende, los mercaderes chilenos, en cuanto al comercio de esclavizados, eran “pasados por alto” contra su voluntad en este importante comercio. En segundo lugar, tanto la región mendosanjuanina como la economía chilena, al tener la posibilidad de acceder a otra mano de obra, no requirieron de esclavizados, más allá de explotarlos para trabajos temporales en los viñedos o en las tareas domésticas. Esto explicaría los pocos esclavizados que iban hacia esas tierras evidenciados en las notas de aduana.

En cuanto a los envíos de tela que circulaban desde la región Río de la Plata por la ruta del oeste, podemos advertir tres panoramas. Por un lado, existe un amplio mercado de

telas de distintas calidades que reflejan una demanda amplia y mayor de lo que la bibliografía clásica señala como un mercado restringido. Por otro lado, es el mercado del Reino de Chile el que concentró los envíos de telas desde la región Río de la Plata. En este caso, a diferencia de lo que sucede con los esclavizados, son los comerciantes chilenos los que reenviaban las telas hacia tierras bajoperuanas.

En el caso de los artículos de mercería, los volúmenes recopilados manifestarían la confección de prendas de vestir que, hasta el momento, ni la bibliografía consultada ni las fuentes revelan su confección en la región mendosanjuanina, por lo cual estimamos que serían reenviados a otros mercados. Ante tal cantidad de material para confeccionar prendas, yendo hacia los mercados cordilleranos y bajoperuanos, sumado a la cantidad de textiles que se verificó en circulación anteriormente, nos hace pensar que existía una gran cantidad de población que se confeccionaba su propia ropa, más allá de los habituales sastres y de las prendas confeccionadas que ya se recibían.

Por último, más no menos importante, el conjunto de los volúmenes exhibidos en circulación mediante el análisis de las notas de aduana, nos manifiestan mercados consumidores mucho más amplios y expansivos que los que normalmente se presentan en la historiografía del período. La cantidad de mercadería que podemos cuantificar nos abre interesantes preguntas sobre los consumos y posibilidades de una “sociedad colonial”.

## *Anexo Tablas*

**Tabla Anexo 1:** Intensidad de registros los envíos de mercaderías desde Buenos Aires hacia la ruta del oeste 1779-1783. Fuente: RegAduAR, base 1779-1783.

Destino	1779	1780	1781	1782	1783	Total	% total
<b>CPS CORDILLERANO</b>	<b>193</b>	<b>263</b>	<b>202</b>	<b>210</b>	<b>232</b>	<b>1.100</b>	<b>50,02%</b>
Mendoza	104	153	87	100	121	565	25,69%
San Juan	88	110	115	108	111	532	24,19%
Tunuyán	1			2		3	0,14%
<b>SAN LUIS</b>	<b>13</b>	<b>15</b>	<b>11</b>	<b>12</b>	<b>16</b>	<b>67</b>	<b>3,05%</b>
<b>REINO DE CHILE</b>	<b>94</b>	<b>151</b>	<b>126</b>	<b>169</b>	<b>289</b>	<b>829</b>	<b>37,70%</b>
Chile (sin especificar)	15	30	27	39	58	169	7,68%

Concepción					2	2	0,09%
Copiapó- Coquimbo	1	3	4	5	3	16	0,73%
Santiago- Valparaíso	78	118	95	125	226	642	29,20%
<b>BAJO PERU</b>	<b>4</b>	<b>27</b>	<b>8</b>	<b>70</b>	<b>94</b>	<b>203</b>	<b>9,23%</b>
Arequipa				5	3	8	0,36%
Bajo Perú (sin especificar)	1	1		3		5	0,23%
Cajamarca		2				2	0,09%
Callao-Lima	3	22	8	62	90	185	8,41%
Tarapacá		2			1	3	0,14%
<b>TOTAL</b>	<b>304</b>	<b>456</b>	<b>347</b>	<b>461</b>	<b>631</b>	<b>2.199</b>	<b>100%</b>

**Tabla Anexo 2.** Densidad de registros los envíos de mercaderías desde Buenos Aires hacia la ruta del oeste 1779-1783. Fuente: RegAduAR, base 1779-1783.

<i>Destino</i>	<b>1779</b>	<b>1780</b>	<b>1781</b>	<b>1782</b>	<b>1783</b>	<b>Total</b>	<b>% total</b>
<b>CPS CORDILLERANO</b>	<b>2.433</b>	<b>2.091</b>	<b>1.411</b>	<b>1.326</b>	<b>1.809</b>	<b>9.070</b>	<b>57,69%</b>
Mendoza	1.173	1.258	645	518	1.057	4.651	29,58%
San Juan	1.246	833	766	798	752	4.395	27,96%
Tunuyán	14			10		24	0,15%
<b>SAN LUIS</b>	<b>267</b>	<b>109</b>	<b>43</b>	<b>75</b>	<b>165</b>	<b>659</b>	<b>4,20%</b>
<b>REINO DE CHILE</b>	<b>390</b>	<b>746</b>	<b>573</b>	<b>822</b>	<b>2.599</b>	<b>5.130</b>	<b>32,63%</b>
Chile (sin especificar)	52	129	120	186	345	832	5,29%
Concepción					23	23	0,15%
Copiapó- Coquimbo	3	11	50	40	68	172	1,09%
Santiago- Valparaíso	335	606	403	596	2.163	4.103	26,10%
<b>BAJO PERU</b>	<b>22</b>	<b>143</b>	<b>23</b>	<b>145</b>	<b>529</b>	<b>862</b>	<b>5,48%</b>
Arequipa				7	5	12	0,08%
Bajo Perú (sin especificar)	1	1		1		3	0,02%
Cajamarca		8				8	0,05%
Callao-Lima	21	122	23	137	443	746	4,74%
Tarapacá		12			81	93	0,59%
<b>TOTAL</b>	<b>3.112</b>	<b>3.089</b>	<b>2.050</b>	<b>2.368</b>	<b>5.102</b>	<b>15.721</b>	<b>100%</b>

**Tabla Anexo 3:** Cantidad de esclavizados enviados por año desde Buenos Aires hacia la ruta del oeste 1779-1783. Fuente: RegAduAR, base 1779-1783.

<i>Destino</i>	<b>1779</b>	<b>1780</b>	<b>1781</b>	<b>1782</b>	<b>1783</b>	<b>Total</b>	<b>% sobre el total</b>
<b>CPS CORDILLERANO</b>	<b>17</b>	<b>32</b>	<b>40</b>	<b>75</b>	<b>104</b>	<b>268</b>	<b>7,58%</b>
Mendoza	5	15	17	37	33	107	3,03%
San Juan	10	17	23	38	71	159	4,49%
Tunuyán	2					2	0,06%
<b>SAN LUIS</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>0,06%</b>
<b>REINO DE CHILE</b>	<b>3</b>	<b>40</b>	<b>49</b>	<b>386</b>	<b>404</b>	<b>882</b>	<b>24,87%</b>
Chile (sin especificar)		1	11	259	221	492	13,86%
Copiapó- Coquimbo			2		7	9	0,26%
Santiago- Valparaíso	3	39	36	127	176	381	10,75%
<b>BAJO PERU</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>36</b>	<b>891</b>	<b>1.461</b>	<b>2.391</b>	<b>67,48%</b>
Arequipa					72	72	2,03%
Callao-Lima		2	36	891	1.383	2312	65,25%
Tarapacá		1			6	7	0,20%
<b>TOTAL</b>	<b>20</b>	<b>75</b>	<b>125</b>	<b>1.352</b>	<b>1.971</b>	<b>3.543</b>	<b>100%</b>

**Tabla Anexo 4.** Distribución entre compra/venta y con su amo de los esclavizados desde Buenos Aires hacia la ruta del oeste 1779-1783. Fuente: RegAduAR, base 1779-1783.

<i>Destino</i>	<b>Esclavizado Compra/venta</b>	<b>%</b>	<b>Esclavizado con amo</b>	<b>%</b>	<b>Total</b>
<b>CPS CORDILLERANO</b>	<b>150</b>	<b>56%</b>	<b>118</b>	<b>44%</b>	<b>268</b>
Mendoza	49	46%	58	54%	107
San Juan	101	64%	58	36%	159
Tunuyán	0	0%	2	100%	2
<b>SAN LUIS</b>	<b>2</b>	<b>100%</b>	<b>0</b>	<b>0%</b>	<b>2</b>
<b>REINO DE CHILE</b>	<b>838</b>	<b>95%</b>	<b>54</b>	<b>5%</b>	<b>882</b>

Chile (sin especificar)	490	99%	2	1%	492
Copiapó-Coquimbo	7	78%	2	22%	9
Santiago de Chile-Valparaíso	341	88%	50	12%	381
<b>BAJO PERU</b>	<b>2.351</b>	<b>99%</b>	<b>40</b>	<b>1%</b>	<b>2391</b>
Arequipa	71	99%	1	1%	72
Callao-Lima	2.275	98%	37	2%	2312
Tarapacá	5	71%	2	29%	7
<b>TOTAL</b>	<b>3.341</b>	<b>94%</b>	<b>212</b>	<b>6%</b>	<b>3543</b>

### Referencias bibliográficas

- Amaral, S. (1990). Comercio libre y economías regionales. San Juan y Mendoza, 1780-1820. *Jahrbuch für Geschichte von Staat, Wirtschaft und Gesellschaft Lateinamerikas*, núm. 27, 1-67. Recuperado de <https://doi.org/10.7788/jbla-1990-0103>
- Arre Marfull, M. (2011). Comercio de esclavos: mulatos criollos en Coquimbo o circulación de esclavos de "reproducción" local, siglos XVIII-XIX. Una propuesta de investigación. *Cuadernos de historia (Santiago)*, (35), 61-91. Recuperado de <https://dx.doi.org/10.4067/S0719-12432011000200003>
- Assadourian, C. S. (1982). *El sistema de la economía colonial. El mercado interior, regiones y espacio económico*. Lima: Instituto de Estudios Peruanos.
- Azara, F. de (1847). *Memorias sobre el estado rural del Río de la Plata en 1801: demarcacion de límites entre el Brasil y el Paraguay á últimos del siglo XVIII, é informes sobre varios particulares de la América Meridional española*. Madrid: Sanchiz.
- Berg, M. (1987). *La era de las manufacturas, 1700-1820: una nueva historia de la revolución industrial británica*. Barcelona: Crítica.
- Bernand, C. (2001). *Negros esclavos y libres en las ciudades hispanoamericanas*. Madrid: Fundación Histórica Tavera.
- Bonialian, M. (2012). *El Pacífico Hispanoamericano: política y comercio asiático en el imperio español, 1680-1784: La centralidad de lo marginal*. México: El Colegio de México, Centro de Estudios Históricos.

- Bonialian, M. (2014). Tejidos y cerámica de China en la gobernación de Tucumán y Buenos Aires, siglo XVIII: apuntes sobre su circulación y consumo. *Anuario de Estudios Americanos*, 71, 2, 631-660. Recuperado de <https://doi.org/10.3989/aeamer.2014.2.09>
- Borucki, A. (2016). Notas sobre el tráfico de esclavos al Río de la Plata durante el siglo XVIII. *Revista Latino-americana de Estudios Avanzados*, vol. 1, núm. 1, 7-28. Recuperado de: <https://revistas.unila.edu.br/relea/article/view/534/468>
- Braudel, F. (1984). *Civilización Material, Economía y Capitalismo, siglos XV- XVIII*. Tomo I, Madrid: Alianza.
- Brown, K. (2008). La transformación de la real hacienda peruana bajo los borbones: el caso de Arequipa. En Espinoza de la Borda, A., Calderón Valenzuela, F. y Tacca Quispe L. W. (Eds.), *Arequipa a través del tiempo política, cultura y sociedad* (pp. 77-110). Arequipa: Centro de estudios arequipeños, Universidad nacional de San Agustín. Recuperado de <https://acortar.link/cEYway>
- Calderón Valenzuela, F. (2019). Para tales amos, tales criados. La actividad esclavista de una familia de Arequipa durante el siglo XVIII. *Jahrbuch für Geschichte Lateinamerikas= Anuario de Historia de América Latina (JbLA)*, (56), 286-318. Recuperado de <https://doi.org/10.15460/jbla.56.151>
- Carmagnani, M. (2012). *Las islas de lujo. Productos exóticos, nuevos consumos y cultura económica europea, 1650-1800*. Madrid: Marcial Pons.
- Cantera, C. S. (2021). La territorialidad en disputa: La construcción de espacios políticos en un área marginal del imperio español a fines del período colonial. *Prohistoria*, núm. 33, Junio, 67-93. Recuperado de: <https://www.redalyc.org/journal/3801/380163469003/>
- Carmagnani, M., Hernández Chávez A., y Romano R. (2016). *Para una historia de América, Tomo I. Las estructuras*. México: Fondo de Cultura Económica.
- Cavieres, E. (1996). *El comercio chileno en la economía mundo colonial*. Valparaíso: Ediciones Universitarias de Valparaíso de la Universidad Católica de Valparaíso.
- Céspedes del Castillo, G. (1946). Lima y Buenos Aires, repercusiones económicas y políticas de la creación del Virreinato del Plata. *Anuario de estudios americanos*, 3, 667-874.
- Coria, L. A. (1988). *Evolución económica de Mendoza en la época colonial*. Mendoza: Universidad Nacional de Cuyo, Facultad de Ciencias Económicas.
- Cussen, C. L. (2006). El paso de los negros por la historia de Chile. *Cuadernos de*

- Historia*, (25), 45-58. Recuperado de:  
<https://cuadernosdehistoria.uchile.cl/index.php/CDH/article/view/47229>
- Devoto, F. y Madero, M. (1999). *Historia de la vida privada en la Argentina: País antiguo. De la colonia a 1870* (Vol. 1). Buenos Aires: Taurus.
- Donoso Ríos, A. L. (2015). Vida cotidiana de negras y mulatas esclavas en San Juan a fines del siglo XVIII. *Dos puntas*, n° 11, 131-150. Recuperado de:  
<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5494716>
- Flores Galindo, A. (1976). *Arequipa y el sur andino*. Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú. Recuperado de:  
<http://repositorio.pucp.edu.pe/index/handle/123456789/166011>
- Garavaglia J. C. (1986). Los textiles de la tierra en el contexto colonial rioplatense ¿una revolución industrial fallida?. *Anuario IEHS*, n° 1, 45-87. Recuperado de:  
<https://acortar.link/jm32IQ>
- Garavaglia, J. C. y Prieto M. del R. (2007). Diezmos, producción agraria y mercados: Mendoza y Cuyo, 1710-1830. *Boletín Instituto Historia Argentina y Americana Dr. Emilio Ravignani*, núm. 30, 7-33. Recuperado de  
<http://www.scielo.org.ar/pdf/bihaar/n30/n30a01.pdf>
- Gascón, M. S. (1988). La articulación de Buenos Aires a la frontera sur del Imperio español, 1640-1740. *Anuario IEHS*, n° 13, 193-213. Recuperado de  
<http://anuarioiehs.unicen.edu.ar/Files/1998/008%20-%20Gascon%20Margarita%20-%20La%20articulacion%20de%20Buenos%20Aires....1640-1740.pdf>
- Gelman, J. (1987). El gran comerciante y el sentido de la circulación monetaria en el Río de la Plata colonial tardío. *Revista de Historia Económica*, Año V. N° 3, 485-508. Recuperado de <https://e-archivo.uc3m.es/handle/10016/1692#preview>
- Gelman, J. (1996). *De mercachifle a gran comerciante. Los caminos del ascenso en el Río de la Plata colonial*. Huelva: La Rábida, UNIARA.
- Guarda, G. (1978). *Historia urbana del reino de Chile*. Santiago de Chile: editorial Universitaria.
- Haigh, S. (1988). *Bosquejos de Buenos Aires, Chile y Perú*. Buenos Aires: Hyspamérica.
- Hausberger, B. (2018). *Historia mínima de la globalización temprana*. México: El Colegio de México.



- Ibarra, A. (2021). Trata global y negocios locales: el tráfico de esclavos en el Río de la Plata por la Real Compañía de Filipinas, 1786-1790. *América Latina En La Historia Económica*, 29(1), 1-18. Recuperado de <https://doi.org/10.18232/20073496.1101>
- Jumar, F. (2010). Los circuitos mercantiles revelados por los registros de aduana de Buenos Aires, 1779-1783. II Congreso Latinoamericano de Historia Económica. Recuperado de [http://www.fuentesmemoria.fahce.unlp.edu.ar/trab\\_eventos/ev.714/ev.714.pdf](http://www.fuentesmemoria.fahce.unlp.edu.ar/trab_eventos/ev.714/ev.714.pdf)
- Jumar, F. (2012). La región Río de la Plata y su complejo portuario durante el Antiguo Régimen. En Fradkin, R. O. (dir.), *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. (2016a). El comercio ultramarino por el complejo portuario rioplatense y la economía regional, 1714-1778. *Magallánica. Revista de Historia Moderna*, 3, 5, 171-259. Recuperado de <https://fh.mdp.edu.ar/revistas/index.php/magallanica/article/view/2006/2121>
- Jumar, F. (2016b). Buscar la vida en Río de La Plata. Marcelino Callexas Sanz, 1757-1820. *Illes i imperis*, 18, 44-76. Recuperado de [http://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/art\\_revistas/pr.10881/pr.10881.pdf](http://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/art_revistas/pr.10881/pr.10881.pdf)
- Jumar, F. (2017). La circulación de textiles desde Buenos Aires entre 1779 y 1783. En Valle Pavón G. del y Ibarra, A. (coords.). *Redes, corporaciones comerciales y mercados hispanoamericanos en la economía global, siglos XII-XIX* (pp. 229-275). México: Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, Conacyt.
- 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. Recuperado de <https://doi.org/10.32997/2382-4794-vol.11-num.11-2019-2415>
- 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. Recuperado de <https://doi.org/10.32997/2382-4794-vol.12-num.1-2020-3204>
- Jumar, F. (2021). La expedición de esclavizados entre 1779 y 1783 según las notas de la Aduana de Buenos Aires y uno de los negocios que contienen. *América Latina En La Historia Económica*, 28(1), 1-33. Recuperado de <https://doi.org/10.18232/alhe.1127>

- Jumar, F. y Zurdo A. (2009). Problemas y métodos asociados al estudio de la circulación mercantil. XII Jornadas Interescuelas y/o Departamentos de Historia. Recuperado de [http://www.fuentesmemoria.fahce.unlp.edu.ar/trab\\_eventos/ev.719/ev.719.pdf](http://www.fuentesmemoria.fahce.unlp.edu.ar/trab_eventos/ev.719/ev.719.pdf)
- Klein, H. y Vinson III, B. (2013). *Historia mínima de la esclavitud en América Latina y en el Caribe*. México: El Colegio de México.
- Lacoste, P. (2005). Carretas y transporte terrestre bioceánico: la ruta Buenos Aires-Mendoza en el siglo XVIII. *Estudios Iberoamericanos* 31, 1, 7-34. Recuperado de <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=134618603002>
- López-Chávez, C. (2005). Con la cruz y con el aguardiente: la empresa vitivinícola jesuita en el San Juan colonial. *Universum (Talca)*, 20(2), 82-107. Recuperado de <http://dx.doi.org/10.4067/S0718-23762005000200006>.
- Mallo, S. (2001) Mujeres esclavas en América a fines del siglo XVIII. Una aproximación historiográfica. En Picotti, D. (comp.). *El negro en la Argentina: presencia y negación*. Buenos Aires: América Latina.
- Mallo, S. y Telesca, I. (2010). *Negros de la Patria. Los afrodescendientes en las luchas por la independencia en el antiguo Virreinato del Río de la Plata*. Buenos Aires: SB.
- Martínez, P. S. (1961). *Historia económica de Mendoza durante el virreinato (1776-1810)*. Madrid: Universidad Nacional de Cuyo e Instituto “Gonzalo Fernández de Oviedo”.
- Mazzeo de Vivó, C. (1993). Esclavitud y acumulación mercantil: el tráfico negrero en el contexto de las reformas borbónicas. *Histórica*, 17 (2), 149-178. Recuperado de <https://doi.org/10.18800/historica.199302.001>
- Mellafe, R. (1959). *La introducción de la esclavitud negra en Chile, tráfico y rutas*. Santiago de Chile: Universidad de Chile.
- Méndez Beltrán, L. M. (2009). *El comercio minero terrestre entre Chile y Argentina 1800-1840. Caminos, arriería y exportación minera*. Santiago: Universidad de Chile, Fondo de Publicaciones Americanistas.
- Méndez Beltrán, L. M. y Fanchín, A. T. (1997). Demografía, comercio y tráfico entre Cuyo y Chile, 1778-1823. *Revista de Estudios Trasandinos*, Año 2, n° 3, 113-137.
- Milletich, V. (2006). La formación del capital de un comerciante porteño: Juan Esteban de Anchorena, 1750-1775. *Anuario IEHS*, n° 21, 311-330. Recuperado de <https://sitioz.com/LNhPj>

- Néspolo, E. (2007). La 'Frontera' Bonaerense en el siglo XVIII un espacio políticamente concertado: fuertes, vecinos, milicias y autoridades civiles-militares. *Mundo agrario*, 7(13), 0-0. Recuperado de <https://www.mundoagrario.unlp.edu.ar/article/view/v07n13a08>
- Obregón Iturra, J. P. y Zavala Cepeda J. M. (2019). Abolición y persistencia de la esclavitud indígena en Chile colonial: estrategias esclavistas en la frontera araucano-mapuche. *Memoria americana*, n 17-1, 7-31. Recuperado de <https://acortar.link/tq2Bdd>
- Olivero Guidobono, S. (2010). Estrategia de conformación y consolidación de las familias de élite comercial y política porteñas. En Levi G. (ed. lit.) y Rodríguez Pérez, R. A. (comp.) *Familias, jerarquización y movilidad social* (pp. 87-100). Murcia: Editum. Ediciones de la Universidad de Murcia.
- Oriol Ronquillo y Vidal, J. (1851). *Diccionario de materia mercantil, industrial y agrícola: que contiene la indicación, la descripción y los usos de todas las mercancías*, Volumen 1. Barcelona: Gaspar. Recuperado de <https://play.google.com/books/reader?id=9LktAQAAIAAJ&pg=GBS.PR2&hl=es>
- 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*, n° 21, 255-281. Recuperado de <https://sitioz.com/mJZvZ>
- Pérez Cantó, P. (1982). La población de Lima en el siglo XVIII. *Boletín americanista*, n° 32, 383-407. Recuperado de: <https://revistes.ub.edu/index.php/BoletinAmericanista/article/view/12693/15601>
- Perissinotto, G. (1997). Léxico textil californiano del siglo XVIII. *Varia linguistica y literaria* (pp.451-469). En Barriga Villanueva, R. y Butragueño, P. M., *50 años del CELL*. México: El Colegio de México.
- Pinto Rodríguez, J. (1986). Una rebelión de negros en las costas del Pacífico Sur. El caso de la fragata Trial en 1804. *Histórica*, 10(1), 139-155. Recuperado de <https://doi.org/10.18800/historica.198601.005>
- Quiroz Chueca, F. (2010). Industria urbana y rural en el Perú colonial tardío. En Contreras, C. (ed.), *Compendio de historia económica del Perú III: la economía del período colonial*. Lima: BCRP; IEP (Serie Historia Económica, 7).
- Retamal Á, J. (2005). Fidelidad conyugal en el Chile colonial. En Sagredo R. y Gazmuri, C. (Dirs.). *Historia de la vida privada en Chile, Tomo 1: El Chile tradicional. De la*

*Conquista a 1840*. Santiago de Chile: Aguilar Chilena de Ediciones S. A.-Taurus.

Rivera Medina, A. M. y Fanchín A. T. (2006). Las carretas del vino: tráfico y fletes en el San Juan de la Frontera en el reino de Chile (siglo XVII). *Revista De Historia Social Y De Las Mentalidades*, 10, (1), 11-33. Recuperado de: <https://www.revistas.usach.cl/ojs/index.php/historiasocial/article/view/362>

Ross, A. (1894). *Reseña histórica del comercio de Chile durante la era colonial*. Santiago de Chile: Impr. Cervantes. Recuperado de: <http://www.memoriachilena.cl/602/w3-article-9269.html>

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. Recuperado de <https://doi.org/10.32997/2382-4794-vol.11-num.11-2019-2416>

Studer, E. F. S. (1958). *La trata de negros en el río de la Plata durante el siglo XVIII*. Buenos Aires: Publicaciones del Instituto de Historia Argentina "Doctor Emilio Ravignani".

Tell, S. (2008). *Córdoba rural, una sociedad campesina (1750-1850)*. Buenos Aires: Prometeo.

Villalobos, S. (1965). *Comercio y contrabando en el Río de la Plata y Chile, 1700-1811*. Buenos Aires: Eudeba.

Villalobos, S. (1968). *El comercio y la crisis colonial*. Santiago de Chile: Universitaria.

## Notas

<sup>1</sup> El presente trabajo es la culminación de las ideas esbozadas en Sovarzo (2019). En aquel escrito se analizaban de forma general algunas de las mercaderías examinadas sin contar con las cifras finales que se presentan en este artículo. Por otra parte, agradezco los comentarios vertidos por los evaluadores y el equipo editorial que me permitieron mejorar este escrito.

<sup>2</sup> La temporalidad que indicamos remite a la concentración de fuentes y bibliografía consultada pero, de ninguna manera, representa puntos límites del análisis propuesto que, como veremos en este trabajo, incluye análisis de periodos más extensos

<sup>3</sup> 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 Fernando Jumar y Alejandro Zurdo (2009). La base de datos procesadas va de marzo de 1779 a diciembre de 1783 recopilada a partir de las notas de aduana registradas en la Aduana de Buenos Aires, Archivo General de la Nación (en adelante AGN), Argentina, 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).

<sup>4</sup> “Fulano (el declarante) informa y solicita permiso para enviar a tal sitio y a Mengano (el destinatario), en tal medio de transporte, tales bienes. La información de base frecuentemente se ve enriquecida por datos tales como el origen de lo enviado, su propietario (si es otro que el declarante, presumimos por ahora) o a quién fue comprado (en algunos casos, raros, el precio de compra), el destino del bien (mercado, consumo directo, insumos para el funcionamiento de unidades productivas, elementos que el declarante tenía interés en informar porque en muchos casos de ello dependía que se aplicasen gravámenes o no, más que del bien puesto en circulación). En los márgenes y partes en blanco de la nota presentada por el declarante se ve la aparición de los distintos funcionarios que intervenían para: aforar los bienes o determinar que circulaban libres de gravámenes” Jumar (2010, 6).

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

<sup>6</sup> Ver nota 3.

<sup>7</sup> El trabajo con las notas de aduana requirió del fotografiado, organización, volcado en un programa especial, depuración y análisis realizado por un grupo de investigación dirigido por Fernando Jumar. A todos ellos, ya que fuimos varios en distintas épocas, mi reconocimiento y agradecimiento.

<sup>8</sup> El Complejo Portuario Seco Cordillerano (En adelante CPS Cordillerano) se encuentra conformado por las ciudades de Mendoza y San Juan. El CPS cordillerano ejercía un papel como pivote económico entre economías de mayor escala –región 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. La región mendosanjuanina se inserta dentro de lo que Fernando Jumar (2019) denominó el espacio económico rioplatense, que desde comienzos del siglo XVIII quedó delimitado por tres complejos portuarios: uno de agua, el rioplatense, y dos secos, el salto-jujeño y el CPS cordillerano. La región mendosanjuanina es un espacio térreo articulado por el CPS cordillerano. Este último se conformó como eje articulador de mercaderías en circulación durante el siglo XVIII.

<sup>9</sup> Ver nota 8.

<sup>10</sup> En el espacio que abarcaba el circuito mercantil que analizamos en este trabajo, 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). Como en casi todo el camino, el acceso a los recursos como el agua, el pasto y la leña era escaso por lo cual la población, de un lado y otro de la frontera, luchaba por su dominio efectivo. Fue en este territorio que se construyó a partir de 1780, una línea de fortines que, de alguna forma, intentaba monopolizar los recursos y mitigar los ataques de los indígenas sobre los comerciantes y viajeros en general. Cantera (2021). 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 trata de la defensa de jurisdicciones políticas diferentes, todos los gobiernos deben contribuir a la defensa de la frontera sur de la Monarquía española. Margarita Gascón (1988) 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.

<sup>11</sup> 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.

<sup>12</sup> P. e. Studer (1958); Mellafe (1959); Borucki (2016); Mallo y Telesca (2010). Un último trabajo que ha realizado un marco historiográfico sobre la trata esclavista en Río de la Plata en el largo siglo XVIII (1680-1820) se puede encontrar en: Jumar (2021).

<sup>13</sup> El precio promedio es solo para ilustrar los volúmenes generales ya que como se ha mencionado su precio depende de muchas variables. Para un análisis de aquellos precios, V. Ibarra (2021).

<sup>14</sup> Otro importante dato que permite comprender la importancia de este comercio para la región Río de la Plata, es que el “precio promedio en Lima de 400 pesos, mientras que en la plaza de Buenos Aires se vendían a 290 pesos a fines del siglo XVIII, porque llegaban desde el Brasil.” (Contreras, 2010, p. 245).

<sup>15</sup> Su dependiente en Lima “le manda a preguntar si no prefiere que, en vez de plata, le mande algunos géneros que han bajado allí mucho de precio, porque si no tendrá que enviarle todo en metálico que es genero de mayor precio. Es decir, que en este caso, y a pesar de ser la plata y el oro el objetivo central de las operaciones de Belgrano en Lima, un cambio brusco en el precio relativo del metálico y las otras mercaderías parece ser conveniente recibir en pago a estas últimas”. (Gelman, 1987, p. 493).

<sup>16</sup> Contabilizamos también 27 esclavizados “que se mueven con su amo”. En su mayoría estos envíos, registran uno y dos esclavos que acompañan al viajante. En algunos casos se declaró el nombre de ellos, tales como “Pedro”, “Domingo”, “Teresa” y “María” y en su totalidad se dirigieron a Lima. RegAduAR, base 1779-1783.

<sup>17</sup> Tomando como buena la información que ofrece el texto de Alfredo Montoya, publicado en La Ilera de agosto de 2004, número 3, p. 3- 5: Miguel Sancho Larrea, recibió a favor propio, el mayorazgo perpetuo y sucesión fundado por su tío D. Bernardo Sancho de Larrea en Santurde de Rioja, actual provincia de La Rioja, España. Recuperado de : [http://www.santurde.es/?Publicaci%C3%B3n=La\\_Ilera:N%C2%BA3\\_p.3\\_-\\_Historia](http://www.santurde.es/?Publicaci%C3%B3n=La_Ilera:N%C2%BA3_p.3_-_Historia)

<sup>18</sup> RegAduAR, base 1779-1783, nota 3306/1782.

<sup>19</sup> RegAduAR, base 1779-1783, nota 698/1783. Esta nota de aduana es particularmente interesante porque expresa: a) en detalle la ruta a seguir: Mendoza-Valle de Santa Rosa-Valparaíso-Lima, b) está el detalle de quiénes van a cargo de los esclavizados y c) lo que se llevaba para alimentarse hasta el cruce cordillerano.

<sup>20</sup> Y en efecto, según lo trabajado por Sandra Olivero Guidobono (2010), Juan Antonio de Lezica y Ozamiz llegó en 1772 al Río de la Plata y al año siguiente se casó con Rosa de la Torre y Tagle, hija de un acaudalado comerciante. A partir de ello la fortuna de Juan Antonio de Lezica no paró de prosperar, desempeñando además los cargos de regidor, alcalde ordinario y luego de segundo voto y patrón y síndico del Convento de Santo Domingo. Cerrando una gran carrera como comerciante casando a su hija con Juan Antonio de Santa Coloma, uniendo así a dos de las familias más acaudaladas de la región.

<sup>21</sup> La logística y la organización lo era todo, ya que no olvidemos que se podían producir revueltas. Tal y como sucedió en la rebelión de esclavizados que se dio en la fragata Trial en 1804, documentado por Jorge Pinto Rodríguez (1986). En esa ocasión 72 esclavizados partieron desde Valparaíso a El Callao donde pensaba venderlos el comerciante de Mendoza, Alejandro Aranda. A siete días de haber zarpado desde tierras chilenas los esclavizados se levantaron matando a 18 tripulantes y obligando al capitán a que cambiase el rumbo y los llevase a Senegal. El capitán de la embarcación con ayuda de otro buque logró someter a los rebeldes. Estos fueron enviados al puerto de Talcahuano y sus cabecillas fueron ejecutados.

<sup>22</sup> Tributación que era un problema sin solución para las autoridades de Mendoza que observaban como era habitual la declaración de uno o dos esclavizados que provenientes de Buenos Aires luego eran introducidos a Chile como “afectando ser las de su servicio; las que después se venden en esta ciudad completándose con ella una partida considerable que se conduce a Lima con igual pretexto”. De esta manera, el gobernador y capitán de Chile, Manuel de Amat y Juniet advertía al corregidor de Mendoza de esta práctica para lo cual le pedía que no expida guía ni permita la entrada ni tampoco otorgue licencia para que se realice este fraude. Archivo General de la Provincia de Mendoza (en adelante AGPM), Época colonial, Sección Gobierno, Documento 62, carpeta 40. Fechado en Santiago en el Reino de Chile a 13 de febrero de 1761

<sup>23</sup> Nos preguntamos en este caso si la descripción realizada por Samuel Haigh (1988) tiene relación con esta dificultad: “En Santiago no hay comerciantes mayoristas entre los naturales, toda la gente que trafica tiene tiendas. Algunos municipales y también cabildantes, miembros del tribunal supremo, son tenderos. Hay pocos compradores que acudan a Santiago desde cualquier distancia, pues la costa chilena es tan extensa que pueden adquirir sus necesidades mucho más cerca” (p. 77).

<sup>24</sup> Mano de obra indígena esclavizada durante el siglo XVIII. V. Obregón Iturra y Zavala Cepeda (2009).

<sup>25</sup> Pese a esto, Celia Cussen (2006) señala que los esclavizados también fueron invisibilizados por la historiografía chilena ya que el censo de 1777-78 para el obispado de Santiago, que “demuestra que los negros y los mulatos representaban en promedio el 12% de la población pero que su distribución variaba mucho en términos geográficos [...] Llegando a ser un 20% en la zona de Coquimbo” (p. 53).

<sup>26</sup> La falta de mano de obra era un problema para la explotación minera, tanto así que, en un documento fechado el 25 de octubre de 1762, se hacía referencia a la necesidad de introducir setenta u ochenta esclavizados negros desde Buenos Aires, para el beneficio de las minas de Uspallata en Mendoza. La solicitud había movilizó al Capitán General de Reino de Chile, Antonio de Guill y Gonzaga, y al Capitán General de las Provincias del Río de la Plata, Pedro de Cevallos. La introducción de esclavizados en

Mendoza se veía como deseable por la falta de “peones y beneficiadores”, debiéndose recurrir a Buenos Aires para el aprovisionamiento. Mediante este documento se visibilizan dos cuestiones: por un lado, la preocupación existente desde el Reino de Chile por dinamizar la explotación de las minas de plata de la región mendosajuanina y, por el otro, la falta de mano de obra necesaria para su explotación en la región. AGN, Sala XI, 20-3-2.

<sup>27</sup> AGPM, Época colonial, Sección Cabildo, Documento 1, carpeta 18. Fechado en Mendoza a 27 de septiembre de 1800.

<sup>28</sup> AGPM, Época colonial, Sección Cabildo, Documento 85, carpeta 4. Fechado en Mendoza, a 27 de marzo de 1801. Como medida de precaución se abrió un alojamiento para más de 150 esclavizados que distaba de siete a ocho cuadras de la plaza mayor.

<sup>29</sup> Si bien sucedió durante las guerras revolucionarias, Carmen Bernand (2001) escribe sobre la abundancia de esclavizados de los ricos hacendados mendocinos, tanto que uno de ellos “había enviado a Buenos Aires a dieciséis esclavos negros para que aprendieran a tocar instrumentos de viento. Al cabo de 4 años, los negros regresaron a Mendoza vestidos de vistosos uniformes “a la turca”, confeccionados en Europa. El amo entregó al general San Martín la banda completa con su rico vestuario, sus instrumentos y su repertorio compuesto de marchas marciales, paso dobles y valeses”. (p. 130).

<sup>30</sup> AGPM, Época colonial, Sección gobierno Año 1763 Documento 63 carpeta 40. Santiago en el Reino de Chile, 13 de febrero de 1761.

<sup>31</sup> RegAduAR, base 1779-1783, nota 2901/1782.

<sup>32</sup> RegAduAR, base 1779-1783, nota 2521/1782.

<sup>33</sup> RegAduAR, base 1779-1783, nota 917/1783.

<sup>34</sup> Citado en: Braudel (1984, p. 270).

<sup>35</sup> Citado en: Braudel (1984, p. 270).

<sup>36</sup> Explicación que desarrolla Eduardo Cavieres (1996) cuando señala que “pareciera que la experiencia colonial se explicara solo por la verticalidad de las diversas estructuras existentes y que la posición periférica y marginal de Chile no tuviese más que la única lectura del sometimiento y la dependencia hacia algo externo (Perú, España), o a la larga formación del carácter nacional en el esfuerzo y la porfiada actitud de salir adelante pese a la indiferencia o desprecio de agentes externos o a las dificultades del orden interno” (p. 22).

<sup>37</sup> La apertura y comercialización con distintos mercados de los puertos americanos ya ha sido demostrado por la historiografía clásica sobre el tema, por ejemplo, en los años sesenta, Sergio Villalobos (1965) decía “¿Qué se nos contestará si decimos que en Montevideo y Buenos Aires era frecuente ver naves portuguesas, norteamericanas, francesas, turcas, prusianas, suecas y hasta inglesas; que los comerciantes tenían tratos con casas de Río de Janeiro y Londres; que la industria inglesa se había adaptado a las necesidades locales, produciendo hasta los rústicos ponchos y estribos de madera que usaban los campesinos del Río de la Plata y Chile, y en fin, que algunos comerciantes de este último vendían cobre en burdeos o Marsella y se proponían comprar barcos en Londres, adquirir hierro y acero en Suecia y comerciar en buques de bandera neutral?” (p. 9). Por otra parte, la importancia de esta circulación de textiles hacia la región Río de la Plata ya fue matizada por Juan Carlos Garavaglia (1986) señalando que lo dominante en todo el extenso territorio que abarcaba el virreinato del Río de la Plata era una producción artesanal y pequeña de los textiles, muy lejos de una protoindustrialización.

<sup>38</sup> Sin embargo, el viajero Samuel Haigh (1988) señaló que “Es en los pueblos y villas grandes que se consumen exclusivamente los artículos europeos, pues los campesinos tienen manufacturas de ponchos, bayetas ordinarias y algodones” (p. 78).

<sup>39</sup> La definición del diccionario de 1780 de la palabra lino dice: “Planta muy conocida, que crece en los campos, de su propia simiente cultivada. Produce un vástago de una vara de alto, poblado de muchas hojitas pequeñas, y en su extremo arroja unas florecitas azules muy vistosas. Á su tiempo se siega, y se dexa secar, luego se empoza en lagunas, ó en rios, donde se remoja y cuece á beneficio del sol: despues se dexa secar, y se maja á fuertes golpes de mazo, hasta que hace hebras: luego se espada y rastrilla, y queda en perfectas hebras, de las cuales hiladas se hace el hilo, de que se texen y fabrican diferentes telas de lienzo, que sirven para hacer camisas, sábanas y otras muchas cosas. Linum”. Recuperado de: <https://apps2.rae.es/ntllet/SrvltGUILoginNtlletPub>.

<sup>40</sup> Los productos americanos de lujo permitieron según Carmagnani (2012) que llegaran a América las “mousselines y las telas de algodón. Ello se traduce en que también las familias con ingresos modestos consumen bienes que a principios de siglo eran considerados de lujo” (p. 113).

<sup>41</sup> Recuperado de: <https://apps2.rae.es/ntllet/SrvltGUILoginNtlletPub>, diccionario de la RAE de 1780.

<sup>42</sup> Carmagnani (2012) señala que “hasta 1789 en Inglaterra estuvieron en auge la producción de telas indianas producidas con algodón de la India estampadas allí como imitación de las originales fabricadas en la India. Posteriormente, fue cayendo su producción por lo cual nos lleva a pensar que las telas mencionadas en nuestras notas de aduana se podrían tratar de este tipo de tela” (p. 134).

<sup>43</sup> “Tan importante como esta complementariedad entre el lino y el algodón eran las relaciones crecientes entre el estampado de indianas y el algodón, ya que la gran demanda de telas de algodón en el siglo XVIII puede explicarse en gran parte por la enorme popularidad de la moda basada en los tejidos estampados que apareció a finales del siglo XVII” (Berg, 1987, p. 224).

<sup>44</sup> Definición diccionario de la RAE de 1780. Recuperado de: <https://apps2.rae.es/ntllet/SrvltGUILoginNtlletPub>

<sup>45</sup> Definición diccionario de la RAE de 1780. Recuperado de: <https://apps2.rae.es/ntllet/SrvltGUILoginNtlletPub>

<sup>46</sup> “La seda era una industria de lujo, pero engendró las primeras fábricas del ámbito rural -empresas altamente capitalistas que empleaban mano de obra infantil-, así como uno de los grupos artesanales más altamente especializados” (Berg, 1987, p. 233).

<sup>47</sup> AGPM, Época colonial, Sección Gobierno exterior, Documento 3, carpeta 1. Madrid, 15 de febrero de 1706.

<sup>48</sup> Definición diccionario de la RAE de 1780. Recuperado de: <https://apps2.rae.es/ntllet/SrvltGUILoginNtlletPub>

<sup>49</sup> Carta de Julián de Cuba a Jacinto de Castro (San Juan), Buenos Aires, 31/07/1784, AGN -IX-10-7-7.

<sup>50</sup> Según lo explicado por Eduardo Cavieres (1996) “la demanda de algodón existente en Chile responde a la existencia de cientos de telares individuales que se esparcieron en el valle central chileno independientemente de los muchos menos numerosos obrajes”. (p. 99).

<sup>51</sup> RegAduAR, base 1779-1783, nota 2502/1781.