

## LOS PRIMEROS CAMINOS Y SU INCIDENCIA EN LA INCIPIENTE ECONOMÍA DE LA REGIÓN DE CUYO

Consideramos oportuno advertir al lector que en el presente trabajo nos proponemos abordar un problema que se nos presentó desde el momento que empezamos a incursionar en la investigación de los primeros tiempos de la vida histórica de la región cuyana.

El tema a que nos referimos trata concretamente sobre la determinación de cuándo, cómo y por qué se produjo la primera modificación del "status" económico de la región de Cuyo, y cuáles fueron sus consecuencias, para la incipiente vida regional.

Sin desconocer, por cierto, la complejidad de factores que intervienen en todo proceso de crecimiento, en el caso que vamos a analizar sin embargo, se presenta con cierta nitidez un factor que, flexionando la situación primitiva de la región, va a contribuir a dar el impulso inicialmente significativo a la economía regional.

Este factor fue la comunicabilidad que alcanzaron las ciudades de la zona las que, después de superar una lenta etapa de arraigo y estabilización, consiguieron, gracias a los caminos que se abrieron y a la actividad que por ellos se inició, promover el arranque inicial de su estancada economía.

Por lo general se ha dado por sentado que la comunicabilidad que llegó a tener esta región fue el resultado natural de un proceso de desarrollo interno de su industria madre —la vitivinicultura—, que obligó a los colonos a buscar la salida del excedente de su producción abriendo caminos que los comunicara con los mercados del este.

Esta explicación, que puede ser válida para otros casos, no lo es para el que nos ocupa, porque a nuestro juicio, este enfoque equivaldría tanto como invertir el problema y confundir los efectos con las causas.

Por eso, y para fundamentar nuestro análisis hemos tenido que realizar primero, una somera reconstrucción de la primitiva situación de las ciudades cuyanas hasta el momento en que se inicia la apertura de los caminos por acción de la corriente colonizadora del norte, precisando los descu-

brimientos de las rutas que, directa o indirectamente, incidirían sobre la región cuyana.

Luego hemos analizado el tráfico que empezó a circular por ellas para averiguar en qué medida y forma esta actividad gravitó sobre la economía local.

Acorde a esta problemática hemos dividido el trabajo en dos partes. La primera trata sobre la crónica de los descubrimientos de los primeros caminos a fin de precisar las vagas referencias que hasta ahora se han venido manejando con respecto a estos datos.

En la segunda parte, entramos directamente al análisis de la situación económica de Cuyo, en función a la modificación creada en la región por la comunicabilidad y el tráfico extrarregional.

## I

### SITUACIÓN PRIMITIVA DE LA REGIÓN Y EL DESCUBRIMIENTO DE LOS PRIMEROS CAMINOS

La ocupación de la región de Cuyo por mandato del Gobernador de Chile Don García Hurtado de Mendoza con vistas a favorecer a sus capitanes y facilitar, al mismo tiempo, la comunicación con el Tucumán (1) —cuya jurisdicción era pretendida por Chile en ese entonces— (1561)— señala el comienzo de la colonización de la región cuyana (2).

Después de los conocidos sucesos ocurridos entre los caudillos de las expediciones de fundación —reflejo del cambio político promovido por la salida de Don García y el nombramiento del Mariscal Francisco de Villa-

(1) La comunicación de Chile con el Tucumán se hacía siguiendo el antiguo derrotero del famoso "Camino del Inca", que como es sabido, unía el Potosí con Chile pasando por la región montañosa del noroeste argentino y cruzando la Cordillera a la altura del paso de San Francisco. Como este camino continuaba hasta Cuyo para internarse luego, a la altura del paso de Uspallata, hacia Chile, se pensó reforzar esta comunicación colonizando la región cuyana. Ver el itinerario de este camino en el gráfico publicado por LEVILLIER Roberto, *Guerras y Conquistas en Tucumán y Cuyo, Fundación de Mendoza, San Juan, San Miguel de Tucumán y Córdoba por españoles de Chile y Charcos 1554-1574*, Buenos Aires 1945, pág. 28.

(2) La región de Cuyo descubierta en 1551 por Francisco de Villagra en su viaje de regreso del Perú trayendo refuerzos para Valdivia, y de cuya oportunidad encomendó las comunidades indígenas de sus principales valles, era término jurisdiccional transmontano de la Gobernación de Chile. El proyecto de su colonización figura ya en una carta dirigida al Rey del 15 de enero de 1559, transcrita y comentada por Levillier. Los temas documentados sobre descubrimiento y colonización de la Región de Cuyo han sido exhaustivamente tratados. Mencionamos como obra básica: LEVILLIER Roberto, ob. cit.

gra— queda en 1562 como saldo positivo la instalación de dos ciudades, Mendoza y San Juan, que sin pena ni gloria se incorporan a la gobernación de Chile.

Fundadas pues, en una dilatada región árida poblada por escasas y divididas comunidades indígenas repartidas en confusas y superpuestas encomiendas; separadas de la ciudad cabecera por la mole de la Cordillera Nevada accesible sólo en los meses estivales; sin mayores perspectivas que unas vagas e inciertas noticias sobre la existencia del ansiado mineral, estas ciudades nacieron bajo el signo del desamparo y la inestabilidad.

Sus primeros pobladores sin más recursos que sus propias fuerzas y sin ayuda alguna de la ciudad cabecera, —atenaceada por la guerra de Arauco— tuvieron como quehacer inmediato y urgente sacar a flote estos tambaleantes e indecisos núcleos urbanos.

En efecto, al poco tiempo de fundadas la amenaza de un despoblamiento pesaba sobre ellas debido al ausentismo de sus principales encomenderos y a la deserción de una parte de sus pobladores que, desalentados por los magros resultados de esta empresa pobladora, no tardaron en abandonar la región (3).

Pronto esta región cayó en el descrédito y su fama de tierras pobres y remotas llegó a ser proverbial, hasta el punto, que "no había mayor mortificación como obligar a uno de Chile a pasar a vivir a Cuyo, ni se podía dar a ninguno castigo más riguroso que echarlo a esta región que más bien parecía destierro" (4).

Pese a estas circunstancias desfavorables a las que se sumó la secuela de una política de despojos y favoritismos que vició desde un comienzo el régimen de los primeros repartimientos cuyanos, estas ciudades lograron establecer su problemática existencia, después de superar una aguda crisis entre los años 1563-1564 y 1565, en que estuvieron a punto de ser despobladas.

El milagro de supervivencia se debió al esfuerzo de un puñado de pobladores que decididos a sustentar la "vecinidad" se nuclearon en torno a sus

(3) Como dato ilustrativo tenemos el caso de la ciudad de Mendoza: de un total de 90 personas que se vincularon a esta ciudad entre los años 1561, 1562 y 1563, sólo 38 ó 40 se afincaron en ella. De este saldo, unos 30 vecinos se movilizaban hacia Chile entre los años 1563, 1564 y 1565; de manera que hubo un momento en que solamente existían en la ciudad "12 ó 13 hombres". El resto regresó después de 1566 compelido por drásticas disposiciones del gobierno chileno. La nómina de personas y registros correspondientes relativos a estos años, figuran en un trabajo nuestro: "ZULUAGA Rosa M., *El Cabildo de la ciudad de Mendoza. Su primer medio siglo de existencia*, Instituto de Historia, Mendoza 1964, pág. 26 y apéndices.

(4) OVALLE Alonso de, *Historia descripción del Reino de Chile*, 2 Vols., Santiago 1888, T. I, págs. 133 - 134.

respectivos "Ayuntamientos" y empezaron a encauzar la vida ciudadana mediante la acción comunal y la administración de justicia.

En Mendoza, por ejemplo, el Cabildo hizo frente al problema de afianzamiento y estabilización de la ciudad, adoptando una política liberal en materia de reparto de tierras y solares, tendiente a favorecer a los vecinos radicados con nuevas mercedes y a atraer nuevos pobladores concediendo tierras a todo "estante" o "habitante" que manifestara intenciones de avecindarse en ella (5).

La disponibilidad de tierras vírgenes pero feraces gracias al oportuno riego de las acequias indígenas, lo atemperado del clima y el trabajo del indio comarcano, echaron las bases de la incipiente economía cuyana. Es así como a los pocos años de ocupada esta región empezaron a prosperar los cultivos en los ejidos urbanos.

Las improvisadas sementeras y chacras primitivas de la ciudad de Mendoza fueron transformándose en huertas o quintas donde se alternaban los cultivos de hortalizas con el de los árboles frutales; luego empezaron a fructificar las primeras parras traídas desde Chile y con ello a prosperar las pequeñas parcelas de viñas que juntamente con las tierras para trigo, lino y cebada constituían la base de los cultivos de los predios rurales, que al finalizar el siglo XVI resaban los límites de su ejido y se extendían en sus adyacencias.

Un proceso similar tuvo la agricultura de la ciudad de San Juan de la Frontera según los datos que nos ofrece Horacio Videla en su *Historia* (6), con la ventaja, al parecer, que el cultivo de la vid fue más rápido y precoz que el de Mendoza (7).

Lenta y paulatinamente las ciudades se fueron afirmando en base al desarrollo de su actividad agrícola. Para el año 1580 se reconocía a esta región

(5) De ahí que gran parte de los acuerdos que registran las actas capitulares de estos años traten sobre otorgamiento de tierras y solares. Así, de un total de 30 sesiones entre los años 1566 y 1567, 18 fueron dedicadas a dar acuerdo sobre donaciones de chacras y solares. Ver. ACADEMIA NACIONAL DE LA HISTORIA, *Actas capitulares de Mendoza*, T. I, años 1566 - 1609, Buenos Aires, 1945.

(6) VIDELA Horacio, *Historia de San Juan (Epoca colonial) 1551 - 1810*, Academia del Plata, Buenos Aires, 1962. Allí leemos: "A partir del nombramiento del capitán Juan Jufré como Gobernador y Capitán General de Cuyo, 1562, todos los exponentes de la agricultura peninsular pasarán a la banda andina oriental".

"Las primeras tierras de cultivo fueron las alledañas a la ciudad de San Juan, de fácil atención y riego. A la cabeza de esas Puyuta (Desamparados), las Chimbas y Albardón. A continuación, la región de Huacacache, con sus tierras que inundan las aguas que le vuelcan los ríos de San Juan y Mendoza", pág. 416.

(7) Para el año 1569 los documentos sanjuaninos mencionan ya la existencia de viñas; en tanto que en Mendoza la primera referencia de viñedos es de 1595. *Ibidem*, pág. 417. Sin dejar de reconocer que esta pauta documental puede ser de tipo circunstancial, es muy posible admitir la precocidad de los viñedos sanjuaninos con respecto a los de Mendoza, dadas las condiciones climáticas de la parte norte de Cuyo.

como tierra pobre pero "adonde había que comer". La llegada de nuevos pobladores empieza a notarse en esta época para hacerse más sensible en la década de 1590 a 1610 (8).

Es así como al promediar el siglo XVI las ciudades cuyanas, alcanzaron la etapa de estabilización después de superar un lento proceso de arraigo. Pero las enormes distancias de espacios vírgenes que las separaba del Tucumán y la precaria y riesgosa comunicación con Chile hicieron que la vida ciudadana en estos años se agotara en trajinar doméstico, cerrado y reducido al limitado ámbito que abarcaba su escaso equipo humano.

Para estos años los encomenderos de la región empezaron a imponer a sus indios el servicio forzoso por medio de "las mitas" y "el alquiler", haciéndolos pasar "una vez al año la cordillera" para que fueran a servir a los hacendados chilenos (9).

Esta actividad lucrativa contribuyó a la exploración y conocimiento de los respectivos términos jurisdiccionales de las ciudades (10), al incitar a los encomenderos a realizar continuas "entradas" y "corredurías" para reclutar indios de los poblados apartados, llegando hasta más allá del Diamante y Coya Canto, términos de la ciudad de Mendoza (11).

Como resultado de este trajinar hacia los poblados indígenas surge una red de sendas internas que convergen hacia los núcleos urbanos, que en realidad no son más que las antiguas sendas indígenas, aprovechadas ahora para el desplazamiento de las "mitas". A los cinco años de fundada la ciudad de Mendoza, el Cabildo dispuso, "atento a ser cosa necesaria para el bien de la

(8) Según los registros de la población mendocina que hemos efectuado, relativos a estos años, hemos reconocido una etapa lenta de afluencia de pobladores entre los años 1570 a 1590 (se registran 35 moradores y vecinos nuevos); y otra de afluencia más notable entre 1590 a 1610 en que 75 personas nuevas figuran en la ciudad. *El Cabildo de la ciudad de Mendoza*, ob. cit., pág. 27 y apéndices.

(9) Esta práctica, iniciada alrededor de 1570, se mantendrá durante el siglo XVII, dando origen a la famosa "saca del indio huarpe" por la que Cuyo se convirtió en región suministradora de mano de obra indígena a Chile. Este tema ha sido estudiado exhaustivamente por los historiadores chilenos. Ver, JARA, Alvaro, *Importación de trabajadores indígenas en el siglo XVII*. Apartado de la "Revista Chilena de Historia y Geografía", N° 124. Santiago de Chile 1958.

(10) Es sabido, por las respectivas actas de fundación de estas ciudades, profusamente publicadas, que los límites de la ciudad de Mendoza se extendían: hacia el S. hasta el valle del Diamante, hacia el E. hasta las tierras de Conlara y Coya Canto, al N. hasta Guanacache y al O. hasta la Cordillera Nevada. La ciudad de San Juan: de S. a N. desde las Lagunas de Guanacache 30 leguas hacia arriba, por el E. hasta el calle Lampa y por el O. hasta el valle de Catalve.

(11) Por auto del 16 de noviembre de 1775 el gobernador de Chile Rodrigo de Quiroga, prohibe de modo terminante al Cabildo de Mendoza patrocinar o autorizar empresas de descubrimiento o salida de gente armada fuera de los términos de la ciudad (A.C.M. I, págs. 154-155). Estas salidas avanzadas hacia el este, que se realizan hacia el año 1574, fueron hechas para defender los poblados limítrofes a la jurisdicción cordobesa de las incursiones de los encomenderos de esa ciudad.

república”, señalar los caminos acostumbrados y que al “presente se usan que son el camino de Santiago, asimismo el de San Juan y el camino que al presente va para Uco”. Además de estas vías principales, se señalaban en el mismo documento, los caminos que llevaban a las poblaciones indígenas comarcanas tales “como los que van para Guaymale, a don Felipe, a Anato y a Allaloo” (12). Poco después la ciudad tenía comunicación con los pueblos de Guanacache, Diamante y Conlara.

En lo que respecta a San Juan, situada “en triángulo con las ciudades de Santiago de Chile y la Serena a cincuenta leguas de ella —según informe de su Cabildo del año 1573— y a su oriente casi derecho del Río de la Plata y a ciento veinte leguas de la fortaleza que dicen de Gaboto”, (13) tenía en esta época caminos internos hacia el valle de Zonda, “que era camino real hacia Catalve” (Calingasta), Albardón, las Chimbab, Valle Fértil y las Lagunas de Guanacache, sin contar por supuesto, la vía principal que la unía a Mendoza.

Estos caminos señalan el ámbito de circulación que alcanzaron las ciudades cuyanas al llegar al año 1580 aproximadamente. Prácticamente el camino a Santiago de Chile, con todos sus riesgos y accesibilidad temporaria, (14) constituía la única vía que vinculaba la región cuyana con los otros núcleos urbanos trasandinos, en tanto que por el N., E., y S. sólo tenía la inmensidad de un espacio inexplorado que la separaban del Tucumán, (15) del Río de la Plata, del Estrecho de Magallanes, referencias geográficas conocidas en la época pero inalcanzables para los pobladores de esta región. La tarea de abrir “puertas a la tierra” era para estas ciudades una empresa que sobrepasaba las posibilidades de sus escasos medios y las fuerzas de su menguada población.

#### 1. — *Los descubrimientos de los primeros caminos interregionales (1573-1580)*

La comunicación de Cuyo —y por consiguiente la de Chile— con el Tucumán y el litoral Atlántico fue el resultado epigonal de las vicisitudes y alternativas de la colonización norteña y de su expansión hacia el sur.

(12) A.C.M., I, págs. 55-56.

(13) A.G.I.S., Acta del Cabildo de la ciudad de San Juan de la Frontera del 8 de octubre de 1573, Audiencia de Chile, Leg. Nº 30.

(14) El itinerario del camino a Santiago de Chile, por el paso de Uspallata y siguiendo el famoso camino del Inca, es perfectamente conocido gracias a la vívida descripción que nos ha dejado Fray Reginaldo Lizárraga, en su obra *Descripción Colonial*, Lib. 2, Buenos Aires 1916, pág. 257.

(15) El “camino del Inca” que pudo ser utilizado en estos años para la comunicación con el Tucumán, prácticamente quedó inhabilitado por su dificultosa accesibilidad, su situación de atrasado y sobre todo por la rebelión de los diaguitas de 1561.

Es sabido que el levantamiento diaguita de 1561 al destruir las ciudades fundadas por Juan Pérez de Zurita interrumpió la comunicación del Tucumán con Chile por el paso de San Francisco y puso en peligro la del Perú con la amenaza de una propagación del movimiento rebelde en los poblados omaguaqueños. (16)

A partir de ese año la rebelión de los diaguitas confederados con los otros pueblos aledaños a su dominio, configuraría una realidad nada propicia para la acción de los gobernantes y capitanes del Tucumán.

En efecto, el indígena vencedor convierte todo el sector oeste de la región —con sus valles fértiles, su riqueza minera y sus quebradas de acceso— en una zona vedada a la penetración hispánica. Todo intento de repoblación en la zona de su influencia es rechazado obstinadamente y con sus continuos y sorprendentes asaltos pone en peligro a las ciudades instaladas en la periferia de su dominio (primero a Santiago del Estero y luego a San Miguel del Tucumán y hasta la alejada Esteco).

Esta situación inspiró los planes individualistas de los gobernadores y caudillos de la época, opuestos a la preocupación de las autoridades virreinales partidarias a afianzar la pacificación del Tucumán mediante el sistema de repoblación del área rebelde.

No lo veían así los caudillos de la gobernación para quienes esta empresa se presentaba ardua, riesgosa y sobre todo de escaso interés ya “que la tierra estaba repartida entre los pobladores de las ciudades destruidas”.

En cambio la expansión hacia el sur, con el hechizo de la tierra de los Césares, Linlin o Trapalanda junto a una posible salida a la “Mar del Norte”, se les presentaba como una perspectiva altamente promisoriosa y de mayor interés que la problemática sujeción de los indómitos diaguitas.

Francisco de Aguirre es el primero en vislumbrar esta “nueva derrota” de la colonización norteña y el que intenta llevarla a cabo por primera vez (17).

(16) Es sabido que Juan Pérez de Zurita, nombrado por el Gobernador de Chile don García Hurtado de Mendoza concibió un plan estratégico de fundaciones para apuntalar la tambaleante ciudad de Santiago, y asegurar la comunicación con Chile por el paso de San Francisco, que concretó con las instalaciones de Londres de Quimivil (1558), Cañete (1559) en el llano tucumano y Córdoba de Calchaquí (1559) a la entrada de la Quebrada de Calchaquí. Los detalles de estas fundaciones y los objetivos que animaron a su fundación pueden verse en: LIZONDO BORDA Manuel, *Historia del Tucumán (siglo XVI)*, segunda edición, Tucumán 1942, págs. 112 y sgtes.

(17) En una carta que posteriormente escribió al Virrey Francisco de Toledo, fechada el 18 de octubre de 1569, explica los motivos que tuvo “para mudar derrota” y que corrobora lo que afirmamos anteriormente: “determiné de enviar a mi hijo Hernando de Aguirre a castigar y poblar a Calchaquí por haberse los indios alzados y muerto muchos españoles y como la tierra estaba repartida a otros hacíaseles de mal a los soldados de ir a ella y publicaban que se habían de

Pero sabemos que el que realmente la consigue es el Gobernador Jerónimo Luis de Cabrera con la fundación de Córdoba de la Nueva Andalucía (1573) y el efímero puerto de San Luis en las riberas del Paraná.

Sin estos avances de la colonización norteña hacia el sur no hubiera sido posible, en estos años, establecer las comunicaciones interregionales que pronto se descubrirían y que luego beneficiarían a la ahogada y casi incomunicada región cuyana.

Instalada pues, Córdoba, en un punto geográfico propicio, pronto se convertirá en el centro de toda empresa de exploración y descubrimiento que condujera o al añorado país del César o bien a las riberas del Plata. Se suceden así una serie de "entradas" y expediciones —sin contar, por supuesto, las que se realizan para empadronar los indios de su vasta jurisdicción— que van ensanchando el conocimiento de las travesías que se interponían entre Córdoba y los términos de la jurisdicción cuyana. Por otra parte, otras jornadas jalonarán los tramos de las rutas que luego comunicarían el Río de la Plata y el Paraguay con el interior y Chile.

En estas salidas de descubrimiento y reconocimientos se destacan dos personajes que bien podríamos considerarlos como los pioneros de las rutas coloniales: Hernán Mejía de Mirabal (18) y Alonso de la Cámara. Ellos fueron los guías obligados de la mayor parte de las salidas que se organizan en Córdoba durante los gobiernos de Cabrera y Gonzalo de Abreu ya sea para empadronar indios o descubrir caminos.

Entre estas expediciones las más significativas en materia de apertura de caminos fueron las conducidas o guiadas por Alonso de la Cámara. Así, al poco tiempo de fundada la ciudad de Garay en las riberas del Paraná nos dice Alonso de la Cámara que fue comisionado por Cabrera para ir "a descubrir camino para la ciudad de Santa Fe y así se hizo y se fue y tomó e hizo tan buen camino que hoy día (1588) van carretas y vienen por él y hay contrata-

salir al Perú, por esta causa determiné nueva derrota e irme con ciento veinte hombres muy bien armados... a una noticia que yo tenía de tiempos antiguos la mejor y más rica de cuantas yo he visto, que está entre la Cordillera de Chile y el Río de la Plata". GOBERNACION DEL TUCUMAN, Papeles de los gobernadores del siglo XVI, Documentos del Archivo general de Sevilla, publicación dirigida por Roberto Levillier, Madrid 1920, T. I., pág. 15. Consecuente a este plan poco después de la fundación de San Miguel del Tucumán (1565), publicó la "Jornada de los Comechingones" y para mayo de 1566 salió de Santiago del Estero rumbo al Río de la Plata, malográndose la expedición por una rebelión de sus hombres.

(18) Sabemos que Hernán Mejía de Mirabal fue un experto conocedor de los términos S. y O. de Córdoba (regiones limítrofes con las Provincias de Cuyo). Por instrucciones de Cabrera del 31 de octubre de 1573 recorre estas zonas empadronando indios. Estas entradas promovieron interferencias con los encomenderos oyanos, quienes para esta época (1574) organizan "corredurías" fuera de los límites de Mendoza. A.C.M. I, ob. cit. págs. 154-155.

ción desde la ciudad de la Asunción a Santa Fe y de Santa Fe a las Provincias de Chile y a las del Perú (19).

Más tarde, durante el gobierno de Gonzalo de Abreu y Figueroa y en función de la proyectada expedición pobladora a los Césares que este Gobernador empezó a preparar desde que se hiciera cargo del Tucumán, recibe orden de guiar una avanzada hacia esas tierras ubicadas vagamente "entre la Cordillera de Chile y el Río de la Plata".

Es así que, como acompañante de los capitanes Antón Berrú y Pedro de Villalba que conducían una comitiva de catorce hombres, entre los cuales iban Alonso Martínez, Juan Nieto y Andrés Contreras, organiza una jornada destinada "a descubrir el camino que había desde Córdoba a las Provincias de Chile".

Salen a fines del año 1578 y después de un azaroso viaje durante el cual "tuvieron muchas refriegas y batallas con los naturales padeciendo mucha necesidad y hambre", arribaron "por camino no sabido" a la ciudad de San Juan de la Frontera" (20).

Las autoridades chilenas no tardaron en tener noticia pronta de la llegada de estos hombres a una ciudad de sus términos y en carta del 12 de enero de 1579 el Contador General del Reino, don Francisco de Gálvez, comunica al Rey en forma alarmada "que de la provincia de los juríes vinieron por mandato del Gobernador Gonzalo de Abreu a la ciudad de San Juan de esta gobernación... quince hombres a descubrir camino y a lo que de ellos se entendían dicen pretender a poblar en términos de esta gobernación" (21).

De regreso a Córdoba, Alonso de la Cámara se incorpora a la expedición ya lista del Gobernador Abreu que sale de Córdoba a mediados de 1579 con intención de descubrir y poblar la región de los Césares, empresa que, como es sabido, estaba destinada de antemano al fracaso, como efectivamente ocurrió.

De esta expedición lo que nos interesa destacar es que, según declaración de un participante, el Gobernador Gonzalo de Abreu en esta oportunidad "llegó hasta los términos de Mendoza que es el camino que al presente se anda" (1589) (22).

(19) GOBERNACION DEL TUCUMAN, Probanzas de Méritos y Servicios de los Conquistadores, Documentos del Archivo de Indias, Publicación dirigida por Roberto Levillier, Madrid 1920, T. II, (1583-1600), págs. 383-384.

(20) Ibidem, pág. 377.

(21) A.G.I.S., Audiencia de Chile, Leg. N.º 30. Esta carta está publicada en MEDINA José Toribio, Colección de Documentos inéditos para la historia de Chile, Segunda Serie, Santiago 1957, T. II, pág. 377.

(22) Declaración del testigo Hernán Martín, en GOBERNACION DEL TUCUMAN, Correspondencia de los Cabildos en el siglo XVI, Documentos del Archivo de Indias, Publicación dirigida por Roberto Levillier, Madrid 1918, T. I, pág. 434.

De acuerdo a los datos acotados precedentemente podemos precisar ahora con exactitud que el descubrimiento del camino de Córdoba a San Juan fue realizado a fines del año 1578, y el de esta ciudad a Mendoza, a mediados del año siguiente.

Gracias a estas develaciones geográficas, apoyadas con las fundaciones de tres ciudades —Córdoba, Santa Fe y Buenos Aires— fue posible, poco después de la fundación de esta última, la inauguración de la primera ruta continental que uniría el Río de la Plata con Chile y el Perú.

Y fue precisamente Alonso de la Cámara quien informó al Rey sobre la viabilidad de esta ruta (23) en vísperas de la partida de España de don Alonso de Sotomayor que fue el primero que la utilizó.

## 2. — Inauguración de la primera ruta continental (1583)

Antes de 1583 la comunicación entre Buenos Aires y Córdoba se hacía remontando el Paraná o bordeando su ribera occidental hasta la ciudad de Santa Fe y de ahí, en línea recta hacia el oeste hasta “topar con Córdoba”.

Este fue el camino recorrido por don Alonso de Sotomayor cuando, adelantándose a sus hombres y teniendo como guía a Alonso de la Cámara que regresaba de España con esta expedición, llegó a Córdoba en los primeros días del año 1583, para luego seguir el camino hasta Mendoza, donde arribó el 12 de abril de ese año.

En Córdoba y Mendoza tomó las provisiones necesarias para que su hermano Luis, al frente del grueso de la expedición destinada a la guerra de Arauco, pudiera conducirla por camino “más derecho” hasta Mendoza. “Hice alto —nos dice— en la ciudad de Mendoza hasta setiembre, ocupándome en que se descubriese el camino que don Luis, mi hermano, había de traer, el cual se descubrió, aunque con mucho trabajo y dificultad por la gran asperezas de monte y espinas” (24).

(23) En efecto, para el año 1580 aprovechando “la primera ocasión del navío que vino de España al Río de la Plata —nos dice este veterano— se embarcó y se fue a hacer relación a S.M. del estado de la gobernación del Tucumán y Río de la Plata y comunicación de los Reinos de Chile, con poder de la ciudad de Córdoba, lo cual comunicó al Rey don Felipe nuestro señor, el cual teniendo su relación por verdadera dio instrucción a don Alonso de Sotomayor, Gobernador de las Provincias de Chile, que a la sazón estaba en camino para los Reinos de Chile, que ofreciéndose ocasión, se entrase por el dicho Río de la Plata con su gente para conseguir su viaje a las Provincias de Chile”. *Probanzas de Méritos y Servicios de los conquistadores*, ob. cit., T. II, págs. 377-378. Alonso de la Cámara regresó con Sotomayor y fue su acompañante y eficaz colaborador desde que desembarcó en Buenos Aires hasta que llegó a Córdoba.

(24) Carta del Gobernador de Chile Alonso de Sotomayor, del 26 de setiembre de 1583. En: MEDINA José Toribio, *Colección de documentos inéditos*, Segunda Serie, ob. cit., T. III, págs. 198-199.

De Mendoza salió el soldado Cristóbal Hernández con gente de guarnición, (25) y de Córdoba otro contingente, (26) quienes encontraron a don Luis y su gente en las inmediaciones de la fortaleza de Gaboto, cerca del río “que se dice Río Cuarto” adonde estaba acongojadísimo y afligido “por no saber ni tener luz del camino que había de traer”.

Con la ayuda de los hombres que enviara don Alonso, la expedición pudo llegar a Córdoba “subiendo por el Río Cuarto arriba”. Pocos días después prosiguió viaje hasta Mendoza donde llegó el 15 de agosto de 1583 después de azaroso viaje “de 280 leguas que demandó el recorrido desde Buenos Aires hasta esta ciudad”. Cuando en los primeros días de setiembre se “abrió” la Cordillera, don Alonso de Sotomayor después de trasmontarla arribó por fin a la sede de su gobierno en Chile.

Con este viaje se inauguró pues, la primera ruta continental terrestre que uniría el Río de la Plata con Chile y que entroncando en Córdoba con el camino real, vincularía también al Tucumán y el Perú con Buenos Aires y Chile.

El tramo inicial de esta ruta fue luego “enderezado” en un recorrido de 50 leguas desde Córdoba por Alonso de la Cámara, “que descubrió —en 1585— camino más derecho a Buenos Aires por ser rodeo por Gaboto, que era la parte que estaba descubierta por don Jerónimo de Cabrera” (27), en tanto que la parte correspondiente a la jurisdicción de Buenos Aires fue reconocida

(25) y (26): El soldado Cristóbal Hernández nos dice que “luego que el dicho Gobernador Alonso de Sotomayor llegó a la ciudad de Mendoza del Reino de Chile de su gobierno, apercebió a este testigo para que fuese con gente de guarnición a descubrir el camino que hay desde Mendoza al Puerto de Buenos Aires, donde Su Señoría desembarcó luego que llegó de España; y yendo este testigo en descubrimiento de dicho camino que es término de la ciudad de Córdoba y setenta leguas de la ciudad de Mendoza, adonde halló a don Luis, su hermano, con cuatrocientos y tantos soldados que traía de España, para guiarles por dicho camino”, en: MEDINA José Toribio, *Colección de Documentos inéditos para la Historia de Chile*, Santiago 1901, T. XXVI, pág. 200. Otros testigos de la Probanza, aportan más detalles sobre este hecho. En efecto, Antonio Juárez Mexía en 1588 declara: “Después que llegó a esta ciudad (Córdoba) el dicho Alonso de la Cámara con el dicho Alonso de Sotomayor viniendo de la ciudad de Santa Fe, este testigo salió de esta ciudad para la fortaleza de Gaboto con sus soldados, a donde halló a don Luis de Sotomayor con toda la gente que venía de España y vio las carretas que habían traído de Buenos Aires... y con ayuda de otras carretas que se llevaron de esta ciudad, en las cuales llevaban las dichas armas y demás bienes”, llegaron después hasta la ciudad de Mendoza, *Probanzas de Méritos y Servicios*, ob. cit., T. II, pág. 405.

(27) Por orden del Teniente de Gobernador de Córdoba Juan de Burgos, fue comisionado Alonso de la Cámara para que reconociera y marcara el camino derecho a Buenos Aires. Realizó este cometido en un tramo de 50 leguas más o menos a partir de Córdoba pero no pudo avanzar más debido a que fue herido en una mano por los naturales. *Probanzas de Méritos y Servicios*, ob. cit., T. II, pág. 393.

y marcada por el Teniente de Gobernador de dicha ciudad, el capitán Rodríguez Ortiz de Zárate (28).

En cuanto al tramo de Córdoba a Mendoza, Fray Reginaldo de Lizárraga lo describe así: "De la ciudad de Córdoba al primer pueblo de españoles del Reino de Chile, de esta parte de acá de la Cordillera, llamado Mendoza, hay cien leguas tiradas, todas despobladas y llanas, camino carretero en el cual hay algunos ríos. Al río de Córdoba le llaman Primero; al que sigue Segundo; al otro Tercero; al otro Cuarto y al último Quinto. El Tercero y el Cuarto poblado de indios apartados del camino real, llamados Comechingones. En el Río Quinto hay indios de guerra que no se han reducido. Hay en este camino algunos indios de guerra, pocos, en la Rinconada, términos de Córdoba y en la Punta de los Venados, término de Chile.

"En este camino hay despoblados sin agua de a quince leguas y más de la Punta de los Venados en adelante. Hay unas hoyas hechas a mano por los indios que allí habitaban, donde se recoge el agua (cuando llueve). Salimos de Córdoba a primeros de diciembre y llegamos con nuestras carretas a Mendoza dos días antes de Navidad" (29).

Las referencias más antiguas del itinerario de esta ruta, relativas al tramo Buenos Aires-Córdoba, nos las da el propio Alonso de Sotomayor en una carta al Rey del 9 de enero de 1585 en la que informa sobre el camino que han de seguir los nuevos refuerzos militares solicitados para la guerra de Arauco: "el viaje que ha de traer esta gente —dice— en tomando Buenos Aires, es que comprando allí bueyes así para las carretas como para comer hasta la tierra de Chile, vengán caminando por la orilla del Río de la Plata hasta el Río Cuarto, que habrá setenta leguas y en llegando al Río Cuarto vayan subiendo por el Río arriba, que allí hallarán maíz e indios que los guíen tratándolos bien, por los mismos caminos y alojamientos que trajo mi gente hasta la ciudad de Mendoza" (30).

Como vemos, las fuentes más inmediatas al descubrimiento e inauguración de esta ruta son vagas e imprecisas con respecto al itinerario, y dispares en cuanto a las distancias.

Los únicos hitos que se mencionan en estos años (1583-1590) son: Buenos Aires, Río Cuarto, Córdoba, La Rinconada (término de Córdoba), La

(28) *Ibidem*, págs. 397 y 405.

(29) LIZARRAGA Fray Reginaldo, *Descripción colonial*, Libro Segundo, Buenos Aires 1916, págs. 254-255.

(30) MEDINA José Toribio, *Colección de documentos inéditos para la Historia de Chile*, Segunda Serie, Santiago de Chile 1959, T. III (1577-1589), pág. 236.

Punta de los Venados (término de Chile) y Mendoza. En cuanto a las distancias, Sotomayor calculó su recorrido desde Buenos Aires a Mendoza en 280 leguas, en tanto que las fuentes cordobesas hablan de 70 leguas de Buenos Aires a Río Cuarto y 50 desde este lugar a Córdoba, que sumadas a las "100 leguas tiradas" recorridas por Lizárraga desde esta ciudad hasta Mendoza, daría un total de unas 220 leguas (31).

### 3. — Descubrimiento del camino directo entre Cuyo y Buenos Aires (1604)

El camino carretero inaugurado pues en 1583, constituyó hasta los primeros años del siglo XVII la única vía terrestre que el Reino de Chile contaba para comunicarse con Buenos Aires y Santa Fe pasando por Córdoba.

Esta ruta troncal con sus conexiones con Paraguay y el Tucumán centradas en Córdoba, pronto se convertiría en la vía nutricia del sur del continente al facilitar el tráfico interregional y abrir las puertas del comercio por el puerto de Buenos Aires con proyección hasta el Perú.

Para las Provincias de Chile su apertura no sólo significó promisorias perspectivas comerciales —como lo demostraremos más adelante— sino que permitió el acceso de los refuerzos militares para la guerra de Arauco, enviados desde España y el Paraguay (32).

Pero en los últimos años del siglo XVI se nota, por parte de las autoridades chilenas, cierta preocupación por encontrar un camino más directo hacia el Puerto, que evitara el desvío hacia Córdoba.

Naturalmente que todo intento tendiente a facilitar la aproximación hacia el Río de la Plata demandaba la instalación de un núcleo urbano intermedio entre Mendoza y el Puerto que sirviera a la vez, de punto de avanzada hacia el E., y de afirmación y defensa de los límites orientales del Reino amenazados por las continuas incursiones de los encomenderos cordobeses.

De ahí que el antiguo proyecto de "la ciudad de Benavente" (1563 y 1574) en la Punta de los Venados (33), recién en 1594 logra materializarse con la

(31) De acuerdo a las descripciones posteriores de esta ruta, especialmente la de Concolorvo (266 leguas) y Herrera de Loaysa (250 leguas), el cálculo de Sotomayor sería el más aproximado, sobre todo si se tiene en cuenta que en dicho cálculo estaba incluido el desvío hacia Córdoba, tramo que no se frecuentaba en el itinerario de la ruta hacia Mendoza en el siglo XVIII. MARTINEZ Pedro Santos, *Historia Económica de Mendoza durante el Virreinato (1776-1810)*, Universidad Nacional de Cuyo, Instituto Fernández de Oviedo, Madrid 1961, pág. 241.

(32) Además de los hombres que trajo don Alonso de Sotomayor, llegaron por esta vía los soldados de la expedición de don Francisco Martínez de Leiva en 1601; otros 40 hombres enviados desde el Paraguay en 1600, y la famosa expedición de los 1.000 hombres al mando del general Antonio Mosquera, en 1605.

fundación de San Luis de Loyola, apoyada ahora en los motivos funcionales que empezó a configurar la fundación de Córdoba, la apertura de la comunicación atlántica y las posibilidades comerciales del Reino de Chile con el Puerto.

Fundada pues San Luis, la búsqueda de un nuevo camino empieza a ser posible. Corresponde al Gobernador Alonso de la Ribera la iniciativa de tomar las providencias conducentes a este descubrimiento. Es así como en 1602 y durante el gobierno del Corregidor Jerónimo de Benavidez, "en nombre de S. M. y por orden del Gobernador de Chile", se hace apercebimiento a los principales encomenderos y capitanes de Cuyo "para una jornada y descubrimiento del camino que hay desde esta ciudad de Mendoza al puerto de Buenos Aires", comisionándose al capitán Juan Ortiz de Urubina para que encabezara dicha expedición (34). Al poco tiempo de publicarse este apercebimiento en Mendoza, hay indicios de su acatamiento, porque para el 5 de octubre de 1602 el alcalde Alvaro de Gelvez y su gente, salen "para el descubrimiento del camino de Buenos Aires", según consta en una acta capitular del Ayuntamiento (35). En el interin llega del Tucumán el capitán Pedro López de Maldonado, vecino de la ciudad de San Miguel, para unirse a esta jornada (36).

Ahora bien, estos datos eran los únicos que se tenían sobre el descubrimiento de este camino, sin que se supiera a ciencia cierta si esta jornada se concretó en todo su cometido.

Draghi Lucero, al comentarlos, admite como posible el descubrimiento en esta oportunidad: "quizá —conjetura— se trate del primer camino de Cuyo a partir de San Luis a Buenos Aires. Sería interesante —agrega— llegar a saber si esta ruta pasaba o no por Córdoba" (37).

Gracias al hallazgo de un documento inédito en el Archivo General de Indias podemos, ahora, aclarar estos interrogantes y precisar los detalles con respecto al descubrimiento de este camino.

En primer lugar, hay motivos para pensar que la jornada proyectada en 1602 por el capitán Juan Ortiz de Urbina y el alcalde Alvaro de Gelvez, con

(33) VERDACUER, José Anibal, *Historia Eclesiástica de Cuyo*, Milán 1931, T. I, cap. I, Nº 2.

(34) A. C. M. I., pág. 270.

(35) A. C. M. I., pág. 254.

(36) A. C. M. I., pág. 270.

(37) DRAGHI LUCERO Juan, *Introducción a las Actas Capitulares de Mendoza*, T. I, ob. cit., pág. LXXXII.

gente de Mendoza, fracasó, o por lo menos no llegó a realizarse en todo su cometido (38).

Recién en los primeros meses del año 1604, esto es, un año y meses después de este intento, se denuncia oficialmente el descubrimiento de esta ruta ante las autoridades del Cabildo de Santiago de Chile, mediante una información testimonial que ofrece su descubridor, quien presenta, en esa oportunidad, una relación detallada de la jornada que terminaba de realizar (39).

Según este documento, el verdadero descubridor fue un vecino encomendero de San Juan, el capitán Juan de Larrea (40), que con "comisión y provisión bastante del señor Gobernador del Reino de Chile", realizó —con gente de San Luis y algunos mercaderes, once carretas y 133 bueyes, novillos y caballos— una jornada de "ida y vuelta" desde esta ciudad al Puerto, en los primeros meses del año 1604.

A fin de legalizar la prioridad de este descubrimiento, y "para que la verdad florezca y no se oscurezca" —según palabras del descubridor— se trasladó inmediatamente a Chile, y el 27 de abril, ante el Alcalde Francisco de Zúñiga y el escribano público y de cabildo Ginés de Toro, presentó relación escrita y firmada por los participantes de la expedición.

De acuerdo a esta relación, la jornada que hizo desde Buenos Aires a San Luis de Loyola "por camino no sabido", demandó un mes y dos días (desde el 13 de febrero al 15 de mayo de 1604). En ella se describe minuciosamente el camino recorrido, los ríos, las aguadas, los pozos que hicieron, especificando distancias y días empleados en cada jalón y "los nombres y cruces altas que pusieron en las aguadas y dormidas" (41).

De la lectura del itinerario se desprende que el recorrido total del camino descubierto entre Buenos Aires y San Luis abarcaba unas 60 leguas, distancia

(38) Así, cuatro meses después de la salida de Alvaro de Gelvez se menciona a esta jornada "como la que Juan Ortiz de Urbina iba a hacer" (A.C.M., I, pág. 270). Además, Alvaro de Gelvez, que posiblemente salió para adelantar camino, se incorpora a la función capitular, antes de los dos meses de su partida. *Ibidem*, I, pág. 258.

(39) El documento completo figura en el apéndice de este trabajo.

(40) Hemos individualizado a este vecino de San Juan que figura como encomendero de dicha ciudad para el 1598. Según el título de su encomienda le pertenecían los indios de la tierra de *Nalibonguic*, "en los confines de la ciudad de San Juan a 20 leguas de dicha ciudad cuyos pueblos eran los de los caciques Taquil, Magara y Quema del apellido Chamamonal. Posteriormente, en 1606, Larrea (hijo) reclama estos indios usurpados por Gaspar de Quevedo, vecino de Córdoba. CABRERA Pablo, *Los aborígenes del país de Cuyo*, Córdoba 1923, pág. 253.

(41) Como se trata de un documento inédito de interés geográfico y etnográfico, lo reproducimos paleográficamente en el apéndice de este trabajo.

que nos parece extremadamente corta por más "derecha" que hubiera sido su trayectoria (42).

Sin desconocer lo relativos e imprecisos que suelen ser estos datos en esta época de "geografía de gallina ciega", de todos modos, es muy posible que su descubridor en su afán de destacar la conveniencia del nuevo camino hubiera acortado las distancias.

Pero al margen de la exactitud de las distancias y el tiempo empleado —que ofrecen ciertos reparos— lo importante de esta relación es que ella aclara el rumbo general de esta nueva vía de comunicación. Con esta expedición se demostró la viabilidad de un camino directo a Buenos Aires sin pasar por Córdoba, enfilandose en cambio, a partir de San Luis, hacia el Río Quinto hasta alcanzar la zona de los bañados y lagunas del ángulo N. O. de Buenos Aires y entroncar luego con el camino real pasando por el Río Luján y de Las Conchas (Molino de Tejada).

Hasta aquí hemos querido hacer esta crónica y detenernos en los detalles de los descubrimientos para demostrar que las rutas que se abrieron al sur del continente fueron las que modificaron la primitiva situación de la región de Cuyo.

En efecto, se recordará que el móvil principal de la ocupación de esta región fue el de facilitar la comunicación de Chile con el Tucumán. Pero he aquí que este incentivo perdió vigencia al poco tiempo de iniciarse la colonización de la región, por varios motivos.

En primer lugar, la desvinculación política del Tucumán de la gobernación de Chile por mandato de la Real Cédula del 29 de agosto de 1563, motivó el desinterés por parte de las autoridades chilenas de insistir en el establecimiento de dicha comunicación.

Por otra parte, y aún en el caso que por razones económicas se hubiera intentado conseguirla, aprovechando el antiguo derrotero del "camino del Inca", o bien inaugurando otra por la región llana, hubiera sido ésta una empresa superior a las posibilidades de las ciudades cuyanas.

Todo esto sin contar el serio impedimento que originó el primer levantamiento de los diaguitas que prácticamente imposibilitó, en estos años, toda comunicación entre el Tucumán y Cuyo por la zona oeste de sus respectivas jurisdicciones (43).

(42) El promedio normal que demandaba un viaje con carretas en los caminos de la época era de 4 leguas por día, si el viaje duró aproximadamente 30 días, la distancia recorrida debió ser más o menos de unas 120 a 130 leguas.

(43) La prueba está que sólo después de la campaña represiva del Gobernador del Tucumán, Juan Ramírez de Velasco, que permitió la fundación de la ciudad de La Nueva Rioja de

Es así como la región colonizada con vistas a ser puente con el Tucumán, quedó encerrada y convertida en un apéndice marginal de la gobernación de Chile.

Esta situación marginal y las enormes distancias que la separaban de los otros centros colonizados hicieron que las ciudades instaladas jurídicamente en este medio surgieron como verdaderas islas destinadas a vegetar por falta de vías nutricias. Si a esto se agrega la pobreza propia de su contorno árido, el reducido equipo humano fundador, la precariedad de sus medios y la falta de ayuda de la ciudad cabecera, se comprenderá entonces la lentitud del proceso de arraigo y el bajo nivel económico que tenían sus ciudades al promediar el siglo XVI (44).

La apertura de los caminos vino a modificar esta situación al sacarla de su aislamiento y convertirla en una "garganta" del tráfico que luego se establecería entre Buenos Aires y Chile y que a continuación entramos a analizar.

## II

### LA INCIDENCIA DE LOS PRIMEROS CAMINOS EN EL TRÁFICO INICIAL DE CUYO

Si bien es cierto que las rutas no explican todos los aspectos de la complicada vida económica de las ciudades, hay casos en que resulta casi innecesario destacar el rol importantísimo que tienen para aquellos núcleos urbanos instalados en medios geográficos ciegos o limitados circunstancialmente por la situación.

Todos los Santos en 1591, fue posible la búsqueda del camino que comunicara Cuyo con el Tucumán por los llanos riojanos. Y fue precisamente este gobernador quien, al poco tiempo de fundar dicha ciudad, se preocupó en saber por qué "camino o entrada" se podría llegar "a los capayanes" y de allí dar la vuelta por los confines de San Juan, cola de Mendoza, y volver haciendo la guerra a los naturales por los llanos", pero como comprobó "no haber camino" se volvió, optando por mandar un capitán con 40 hombres para que expresamente hiciera esa jornada. *Probanzas de Méritos y Servicios*, T. II, ob. cit., págs. 506-507.

(44) Las ciudades en estos años, sólo producían sus comidas, dependiendo exclusivamente de Santiago de Chile, de donde se traía el ganado mayor y los demás productos necesarios para la subsistencia. La única fuente de entradas, la constituía el alquiler de los indios que enviaban a Chile. La falta de numerario obligaba a sus Cabildos a establecer periódicamente las tasas de las especies monetizadas. Así en un acta del Ayuntamiento mendocino, de 1604, se lee: "atento a que en esta ciudad no hay oro, ni plata, se fija una tasa de las comidas y ganados para que sea moneda de esta ciudad y por tal corra entre todos los vecinos, moradores, estantes y habitantes". Se enumera luego las especies vegetales y animales y su equivalencia en pesos oro. Ver A.C.M., I, pág. 274.

Tal rol lo jugaron, por ejemplo, los primeros caminos interregionales descubiertos por la acción de la corriente colonizadora del Tucumán y que cronológicamente podemos ubicarlos entre los años 1573 a 1585 en sus jalones sucesivos. Para el Reino de Chile y la gobernación del Tucumán el haber alcanzado la salida a la "Mar del Norte" gracias a estos descubrimientos significó, como leemos en un documento de la época, "algo más que un respiro para sus cortas ciudades".

Para la región cuyana este hecho tuvo una particular significación porque merced a él, venció el "fatalismo geográfico" que pesaba sobre sus ahogadas ciudades al convertirse en el trampolín del tráfico que no tardaría en circular entre Buenos Aires y el Pacífico.

Es sabido que con la fundación de Buenos Aires en 1580 y la inauguración de la llamada ruta continental en 1583, se abrieron tanto para la gobernación norteña como para el Paraguay y Chile nuevas perspectivas comerciales. Tanto que a partir de 1585 las fuentes cordobesas empiezan a mencionar ya la contratación que se había establecido "en esta ciudad (Córdoba) y las del Perú y Chile con los Reinos del Brasil de donde se traían cosas y mercaderías de Castilla" (45).

Entre estas "cosas" figuraba una de las mercancías más codiciadas de la época, los negros esclavos, cuya adquisición resultaba más barata que la que se pagaba en el recargado comercio interindiano con sede en Panamá (46).

A partir de entonces se apelaría a todos los medios, legales e ilícitos, para introducirlos por el puerto de Buenos Aires y traficarlos por Córdoba, Santa Fe y Cuyo hacia el Perú, Chile y el Paraguay donde estaban los principales mercados del producto.

Este tráfico cuyas alternativas y vicisitudes, a través de los cortos períodos de legalidad comercial alternados con largas épocas de entradas clandestinas

(45) En la Probanza de Méritos y Servicios de la ciudad de Córdoba, iniciada en 1585, se destaca que debido a la fundación de esta ciudad y a los caminos que ella abrió "se anda ahora por este camino del Brasil, Chile y Perú y entran y salen con sus haciendas y trato que tienen (los mercederos), sin hacer costas de mantenciones para sus personas y criados porque sus vecinos con lo poco que tienen los sustentan a causa de que el trato no es". *Correspondencia de los Cabildos del siglo XVI*, Publicación dirigida por Roberto Levillier, Madrid 1918, T. I, pág. 438. En la misma fuente, un testigo que declara en 1589, dice que los vecinos de la ciudad de Córdoba "ayudaron a abrir el camino de esta ciudad a Mendoza, provincia de Chile, por donde al presente se trata con carretas". (Ibidem, pág. 440).

(46) Ver cuál era la situación del comercio negrero del Reino de Chile en estos años, por la ruta del Pacífico en: MELLAFE Rolando, *Introducción de la esclavitud negra en Chile, Tráfico y rutas*, Universidad de Chile, Santiago de Chile 1959, págs. 18 a 26.

nas (47) va a configurar, a partir del último decenio del siglo XVI, una realidad comercial entre España, Brasil, Buenos Aires y Chile que influirá decididamente en la economía regional cuyana al impulsar el nacimiento del tráfico del producto de la industria local como subsidiario del comercio negrero que empezó a circular por la región.

Es así como el movimiento de las rutas del sur del continente incide en el estrecho círculo de la economía zonal, particularmente a partir del año 1610, en que empieza a tener una relativa significación la producción de la zona.

Este momento inicial del comercio cuyano, reconocido por los autores que se han ocupado del tema, no ha sido suficientemente explicado por ellos, o mejor dicho, no se preocuparon de determinar qué condicionamiento previo permitió el arranque de esta actividad a partir de esta época —primeros años del siglo XVII— en que empieza a convertirse en la fuente principal de recursos de las ciudades de la región.

Draghi Lucero, que es el autor que más se ha ocupado de estos años, reconoce "que el lógico afán de comunicarse con otros núcleos europeos y las posibilidades económicas creadas por la naciente vitivinicultura, llevó a los colonos a preocuparse por abrir camino" (48), con lo que se inició la circulación del vino cuyano, cuya producción había alcanzado para 1600 un grado de saturación tal "que era ya casi un problema de superproducción de vino" (49).

Menos explicativa resulta la formulación de Morales Guinazú en que refiriéndose a estos años dice "que poco después de esta fecha (1595 en que se registra por primera vez una transacción sobre una viña) se comprobó que los vinos, aguardientes y pasas de Cuyo, tenían gran aceptación en Córdoba, Santa Fe y Buenos Aires, adonde ya empezaban a llegar las tropas de carretas y

(47) El tema de la trata del negro por el Río de la Plata ha sido tratado en forma exhaustiva por no pocos historiadores, entre los cuales citamos: MELLAFE Rolando, ob. cit., STUDER Elena S. F. de, *La trata de negros en el Río de la Plata durante el siglo XVIII*, Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires 1958; MOLINARI Diego Luis, *La trata de negros. Datos para su estudio en el Río de la Plata*, 2ª ed., Buenos Aires 1944. Por nuestra parte hemos tratado de esclarecer el movimiento que tuvo la trata por la región de Cuyo en un artículo que aparecerá en el próximo número de la Revista de la Junta de Estudios Históricos de Mendoza, titulado "La trata del negro por la región cuyana durante el siglo XVII".

(48) En: *Introducción a las Actas Capitulares de Mendoza*, ob. cit., pág. LXXX.

(49) DRAGHI LUCERO Juan, *Revelaciones documentales sobre la economía cuyana durante la época colonial*, en: *Revista de la Junta de Estudios Históricos de Mendoza*, T. XVI, Primer y Segundo trimestre, Mendoza 1940, pág. 189. Sin animarnos a compartir la categórica afirmación de este autor reconocemos sin embargo, que dado el alcance doméstico y cerrado de la economía cuyana de estos años, es muy posible que la producción vitícola, potencialmente sobrepasara ya en esta época, las necesidades del consumo local.

mulas vinateras merced al comercio que por el año 1607 tenían iniciado con aquellos productos don Andrés Videla y el capitán Antonio Moyano Cornejo (50).

Como vemos ambos autores se limitan a registrar el hecho y a soslayar, más o menos, una explicación del mismo, que a nuestro criterio resulta insuficiente, si no se tiene en cuenta los factores de tipo externo y general que hicieron posible el nacimiento de dicha actividad.

Antes de esta época inicialmente significativa para la economía cuyana podemos reconocer una etapa previa de promoción y equipamiento creada por la repercusión que tuvo en Cuyo del tráfico iniciado en Buenos Aires y el Tucumán.

En efecto a partir del año 1590 se registra en Mendoza la llegada de mercaderes de Córdoba, Chile y Buenos Aires que inician y organizan los primeros envíos de negros por la vía cordillerana hacia Chile y Perú, tomando contacto con los principales encomenderos de la zona que alquilaban sus indios en Chile.

Entre estos comerciantes hemos individualizado a un vecino de la ciudad de Córdoba, Gaspar de Quevedo, que en 1595 protocoliza en sociedad con Rodrigo de Avila el envío de unos esclavos vendidos en La Serena (51). Este personaje, que en 1589 había actuado como alcalde ordinario en el ayuntamiento bonaerense, para luego radicarse en Córdoba donde tenía tierras e indios detrás de la Sierra de Achala (52), era hombre de influencia y agente de importantes contactos. Según Mellafe, en Chile estaba vinculado con don Alonso del Campo Lantadilla alguacil mayor de Santiago y con algunos mercaderes de Lima (53). En Mendoza actuaba en sociedad con el conocido encomendero y terrateniente Juan Ortiz de Urbina (54) que para ese entonces hacía viajes a Chile como apoderado de vecinos y mercaderes de la ciudad juntamente con Francisco López de Valle (55). Además parece que tuvo intereses comunes con el encomendero sanjuanino Juan de Larrea, descubridor del camino directo entre Cuyo y Buenos Aires (56).

(50) MORALES GUINAZU Fernando, Comercio de Cuyo, en, Revista de la Junta de Estudios Históricos de Mendoza, T. IX, Mendoza 1937, pág. 91.

(51) ARCHIVO JUDICIAL DE MENDOZA, Protocolo IV, fs. 63.

(52) Ver, Acuerdos del Cabildo de Buenos Aires, Buenos Aires 1906, T. I, pág. 5. CABRERA Pablo, Los aborígenes de Cuyo, ob. cit., pág. 73.

(53) MELLAFE, Ob. cit., pág. 254.

(54) El mismo que fuera encomendado para descubrir el camino directo entre Cuyo y Buenos Aires que hemos mencionado anteriormente.

(55) A. J. M., Prot. IV, fs. 69, 1596.

(56) En 1606 hay un pleito en el que el hijo de este encomendero reclama unos indios "usurpados a su padre por Gaspar de Quevedo". CABRERA Pablo, Los aborígenes de Cuyo, ob. cit., pág. 253.

Para esta misma época Mellafe menciona a otro vecino de la ciudad de Córdoba, Diego de Funes, que también estuvo vinculado al tráfico negrero que se inicia por Cuyo por esta época. Otro comerciante, Ambrosio de Cisternas, introduce ropas y mercaderías de Castilla en Mendoza que son pagadas por Antonio Bello y Francisco Muñoz con el alquiler de unos indios (57). En 1596 el Corregidor don Alonso Reinoso compra al mercader Antonio Poblete unos lienzos de Holanda y una cama de red, por 70 arrobas de vino (58).

Poco después, en 1600, los libros notariales de la ciudad registran los nombres de otros agentes comerciales, Juan Páez de Cartagena y Mateo Pizarro, quienes protocolizan un convenio para llevar productos a los juríes (59).

Más significativa resulta en estos años la mención de algunos "vecinos del puerto" tales como Domingo Criver, Julián Pavón, Gaspar Díaz de Suárez y sobre todo otro muy sugestivo, Diego de Vega, que pocos años antes lo vemos figurar en el Tucumán junto con Alonso Padilla como personas que "vendían mercaderías fuera de orden" (60). Este traficante no es otro que el conocido contrabandista que junto a otro no menos famoso, Juan Vergara, monopolizarían años después, la mayor parte de los negros que entraron a Buenos Aires en los barcos de arribada forzosa (61).

Antes de 1608 Cuyo era visitada también por no menos una docena de mercaderes nortños que traían del Tucumán y el Paraguay para las "provincias de Chile calcetas, algunos negros, telillas y seda de Italia, especies y confituras elaboradas que entran del Río de la Plata" para llevar "oro, plata y paño de Rancagua" (62).

Todo este movimiento comercial que llega a la región en el último decenio del siglo XVI origina una serie de estímulos entre sus principales ha-

(57) A. J. M., Prot. IV, fs. 74, 1596.

(58) A. J. M., Prot. IV, pág. 81, 1596.

(59) A. J. M., Prot. IV, Libro XXXIII, 1600.

(60) En efecto, en el juicio de residencia del gobernador del Tucumán, Juan Ramírez de Velasco se le acusa de la amistad que tuvo con ellos, "que fueron sus huéspedes a cuya causa vendían mercaderías fuera de orden". En Correspondencia de los Cabildos del siglo XVI, ob. cit., Madrid 1920, T. II, pág. 462. En nuestra ciudad aparece mencionado en la transferencia de una partida de esclavos que Gaspar Díaz de Suárez oficializa a su favor. A. J. M., Prot. V, fs. 92, 1601.

(61) Las maquinaciones, intrigas y negociados de estos conocidos vecinos porteños de destacada actuación en el gobierno comunal bonaerense, han sido puntualizadas por no pocos autores, entre los cuales citamos a: TORRE REVELLO José, Un contrabandista del siglo XVII en el Río de la Plata, en, Revista de América, Instituto de Historia y Geografía, N° 45, junio 1948, págs. 121-130. MOLINA Raúl, Hermandades, un hijo de la tierra, Buenos Aires 1948, págs. 113-195.

(62) Informe del Gobernador del Tucumán, Alonso de la Ribera del 22 de mayo de 1608. En, A. G. I. S., Audiencia de Charcas, Leg. 26.

cendados y encomenderos que ven la oportunidad de asociarse a esta actividad en función, claro está, a los medios e intereses (63) de los mercaderes que se vincularon a la Provincia en estos años.

Fueron precisamente estos mercaderes los que promovieron las primeras salidas de los vinos y aguardientes cuyanos a Santiago del Estero y Córdoba, ya que esta región constituía el punto terminal del tránsito de sus carretas. Estas "primeras sacas" del producto local hicieron conocer a las ciudades del Tucumán su genuinidad y calidad, surgiendo así la posibilidad de su concurrencia a estos mercados donde hasta ese entonces los vinos de Castilla, de Santa Fe y el Paraguay eran los únicos que se consumían (64).

Claro, que llevar los vinos a estas regiones implicaba la necesidad de un autoequipamiento para su transporte. Hasta ese entonces los cuyanos carecían de carretas y sólo tenían las mulas cargueras como medio de transporte.

Por eso muy acertadamente señala Draghi Lucero "que las dificultades iniciales que hubieron de vencerse para el transporte de los vinos debieron ser realmente de magnitud". En primer lugar, la falta de madera —uno de los problemas más sensibles de la zona, sobre todo en esta época en que todavía no se explotaban los montes puntanos— fue una limitación que difícilmente hubieran podido superar a no mediar la posibilidad de traerla de otra parte.

Además, la crianza de ganado mayor —especialmente de bueyes— era reducida hasta el punto que en una acta capitular de Mendoza de 1604 se lee "que esta ciudad no hay ganados y se traen de la ciudad de Santiago con mucha costa y pérdida" (65).

(63) A título ilustrativo, mencionamos por ejemplo, un tipo de convenio común en estos años: "Juan Gómez de Lara vecino encomendero de San Luis, obliga a Diego de Arballo Albornoz, vecino de Mendoza, por 86 patacones que se intiene 86 pesos en cuya garantía lleva a Córdoba una carreta suya con 4 bueyes, cargada de frutas, higos y camuesas, a más, lleva un indio". A. J. M., Prot. VI, fs. 57, 1609.

Otro tipo de transacción, común también, es el siguiente: Juan Luis de Guevara encomendero y hombre público de Mendoza, "da poder a los vecinos de Córdoba, Adrián Comejo y Miguel Comejo para que reciban las carretas de fruta verde y seca que les envió y las beneficien como cosa suya". A. J. M., Prot. VI, fs. 82.

(64) Fray Reginaldo de Lizárraga que anduvo presumiblemente al iniciarse la última década del siglo XVI por estas regiones, nos dice: "El día de hoy, se frecuenta mucho este camino (el de Santa Fe a Córdoba) y traen de Santa Fe bonísimo vino de la Asunción, porque como vienen el río abajo llegan en breve a Santa Fe. Estando yo en Córdoba llegó allí un mercaader con tres o cuatro carretas cargadas de vino bonísimo y compré dos arrobas para mi viaje de allí a Chile a quince reales de a 8 la aroba, y pasó con ello a Santiago del Estero y estuvo determinando ir a Chile donde las conservas y azúcar vendiera muy bien". Descripción colonial, ob. cit., págs. 245-248. En la misma obra, se refiere también al buen vino cuyano "que llevaban al Tucumán o de ella vienen a comprar" Ibidem, pág. 256.

(65) A. C. M., I, pág. 274.

De manera que es admisible suponer que fueron los mercaderes de Tucumán y Córdoba los que contribuyeron al equipamiento de la carretera cuyana, dada la abundancia de ganado vacuno de la región cordobesa y el hecho que para 1596 San Miguel del Tucumán se había constituido ya en el centro constructor "que suministraba todas las carretas que se gastaban en el Tucumán y Río de la Plata".

Al iniciarse el siglo XVII se había creado pues, un condicionamiento básico —comunicabilidad, afluencia de mercaderes, contactos comerciales, aceptación del producto en los mercados del centro, equipamiento inicial— que incitaría la incrementación de la producción local y permitiría luego una mayor circulación del producto.

Este condicionamiento se vería reforzado luego con el descubrimiento del camino directo a Buenos Aires y una mejor organización del tráfico negrero por Cuyo.

Aunque aparentemente el móvil de tal descubrimiento fue el de facilitar un acceso más expedito a la conocida expedición de los 1.000 hombres del general Antonio Mosquera (66), lo cierto es que fundamentalmente estaba inspirado en los intereses comerciales del Reino de Chile. No se puede precisar exactamente cuándo empezó a ser frecuentado pero es de suponer que no tardaría en ser aprovechado por los comerciantes. Por lo menos es un hecho que antes de 1622, en que se crea la Aduana Seca de Córdoba, las carretas cuyanas "ya andaban por el camino derecho por donde se ahorra mucho camino y mucho trabajo" (67).

Para el año 1607, ya se había alcanzado el mercado bonaerense. En un acta de ese año (68) del Ayuntamiento de Buenos Aires se mencionan las carretas de don Andrés Videla y don Antonio Moyano Comejo conocidos encomenderos pertenecientes a familias fundadoras de la ciudad. En esta oportunidad el vino de "Chile" al igual que el de Santa Fe y Paraguay quedó sujeto al impuesto de mojonería que en este año establece la Corporación, consistente en 1 real por aroba.

(66) Aclaramos sin embargo, que aunque el descubrimiento se hizo antes de la llegada de la expedición, este camino no fue utilizado, sino el que pasaba por Córdoba que sin duda alguna ofrecía mayor seguridad por ser más conocido a la vez que solucionaba el problema de abastecimiento para tan numerosa expedición. "Si no fuera por la provisión que hice en Córdoba —escribió Mosquera al Rey— de ninguna manera hubiera podido pasar la Cordillera".

(67) Informe del Cabildo de Mendoza. En las instrucciones dadas al Procurador de la ciudad para que gestione ante quien corresponda, la autorización de transitar este camino y no el que pasaba por Córdoba. A. C. M., II, pág. 83.

(68) Acuerdos del Cabildo de Buenos Aires, T. I, Lib. I, Buenos Aires 1907, pág. 317.

Por su parte el Cabildo mendocino en 1608 toma las primeras medidas tendientes a reglamentar la actividad comercial de la ciudad. Así, el 12 de enero de este año dispuso: "atento que hay trato y contrato en esta ciudad con las gobernaciones del Tucumán y el Paraguay de vino y frutas", establecer el impuesto de mojonería y corretaje de un real por arroba "del vino que se comprase de las bodegas de esta ciudad" pagadero al mojón que fuera nombrado o persona en quien se rematase dicho impuesto (69).

Además el Cabildo para esa época tenía "puesta y echada la sisa de a un patacón por carreta cargada que entrase en la ciudad", pero como se tuvo noticias que la Audiencia de Charcas había quitado "la que se había impuesto al vino que de esta provincia se llevaba a la gobernación del Tucumán", se acordó quitar la que "acá se tenía" (70).

Junto a esta incipiente actividad comercial de la región se comprueba una mejor organización del tráfico negrero que se venía realizando por la vía cordillerana, evidenciada en una mayor afluencia y continuidad de las partidas de negros que pasaban a Chile (71).

A partir del año 1610 y hasta aproximadamente mediados de siglo se observa que paralelamente a una afluencia sensible de negros, se registra un progresivo desenvolvimiento de la actividad comercial de la región (72).

(69) A. C. M., I, pág. 427.

(70) A. C. M., I, págs. 467-468.

(71) En el trabajo especial que hemos mencionado anteriormente "La trata del negro por la región de Cuyo durante el siglo XVII" (en prensa) hemos tratado de esclarecer este trato, en su mayor parte clandestino, individualizando las entradas de negros que llegaron a la ciudad. Llegamos a la conclusión que entre los años 1610-1640 (época del contrabando portugués) fue el período de mayor afluencia de negros hacia Chile. Este período de afluencia sensible de esclavos, coincide con la época en que la sociedad Juan Vergara - Diego Vega, empieza a tender las líneas de un vasto plan de contrabando con conexiones en Flandes, Portugal, Brasil, Chile y Perú. Estos poderosos e influyentes vecinos del Puerto monopolizaron prácticamente la mayor parte de los negros que traían los barcos de arribada para canalizarlos luego hacia el interior donde tenían contactos y apoderados. El auge de esta sociedad empieza a partir de 1610 manteniendo su poderío e influencia hasta aproximadamente el año 1630. Ver biografía indicada en la nota N° 61.

(72) Basta compulsar los libros notariales correspondientes a esta época para comprobar que las transacciones sobre alquiler y compra de carretas y venta de vino, como asimismo compra y venta de esclavos, se hacen cada vez más frecuentes (Ver los Protocolos del Archivo Judicial de Mendoza Nros. VI, IX, X, XI y XIII). Como sería larga la lista de transacciones comerciales que se registran en esta época, nos limitaremos solamente a destacar los nombres de los terratenientes mendocinos que participan activamente en el comercio cuyano entre los años 1610 a 1650. El capitán Juan Luis de Guevara, Alonso Videla, Rodrigo Bustos, Juan Ortiz de Urbina, Francisco Codina, Martínez de Busturrias, Lorenzo Sandi Carrasco, Domingo Sánchez Chaparro, Juan Amaro de Ocampo, Antonio Moyano Cornejo, Jacinto de Urquiza, José de Villegas, José Pardo Farragués, Juan Puebla y Reinoso, Francisco Nuñez Villoldo, Juan Ruiz de la Cuesta, Felipe Cabeza de Vaca, Juan Coria Bohorquez, Juan de Otavola. Los co-

Este hecho hace posible establecer una relación entre el tráfico general que circulaba por la región y la actividad del comercio local. Por lo pronto resulta sintomático comprobar a través de los registros notariales de la ciudad de Mendoza, un mayor movimiento en las transacciones —convenios, obligaciones, venta y alquiler de carretas, compra y venta de vinos— entre vecinos de la ciudad y mercaderes que trafican por la zona.

Parece que uno de los medios más usuales para la adquisición de esclavos en el Puerto era el sistema de "encargos" a los agentes y fletadores de carretas que traficaban los productos cuyanos en el litoral. Por otra parte, los grandes comerciantes de la zona tales como don Bartolomé Rojas y Puebla (73), Felipe Arce Cabeza de Vaca, Luis Toro Mazote (74), Alonso Caravajal y Saravia (75) y Martín de Maguna (76), todos ellos personajes y hombres públicos de la época muy vinculados en Chile y Cuyo, y que figuran como fuertes compradores de vino de la región, también fueron destacados introductores de negros, como se comprueba en algunos de los pleitos sobre comiso de esclavos.

En la década del 20 al 30 en que se registra una mayor actividad en las transacciones comerciales en la ciudad y que coincide también con el período de mayores entradas de negros, se destaca como agente principal el capitán Felipe Arce Cabeza de Vaca, de quien consta que traficaba negros en Mendoza.

merciantes más destacados y que "manejan dinero en compañía" en las décadas del 30 al 40: Felipe Arce Cabeza de Vaca, Luis de Toro y Mazote, José Pardo Farragués, Alonso de Caravajal y Saravia, Francisco Alvarez de Toledo y Martín de Maguna. Junto a estos nombres conocidos de Mendoza y Santiago de Chile, figuran una serie de mercaderes, agentes comerciales y vecinos de otras ciudades que intervinieron en dichas transacciones tales como Adrián Cornejo, de Córdoba; Juan Gómez de Lara, de San Luis; Alonso Rodríguez Lucero, Lope de Heredia, Pedro Muñoz, Francisco Chávez, Juan Ibarra, Sebastián de Vargas, Pedro Arias, Tomás Serrano.

(73) Este destacado hombre público vinculado a las principales familias de Santiago y de Mendoza, fue, para el año 1612, uno de los principales introductores de negros a Chile. En Mendoza actuó en los años 1604 y 1607 en el Cabildo (A. C. M., I, págs. 273-370). Poseía tierras, indios y viñas en nuestra ciudad para estos años. Sobre su actividad en la trata de negros, ver, MEDINA Toribio, Colección de Historiadores de Chile, T. XVI, págs. 259-271.

(74) En 1630 es denunciado por el Gobernador del Tucumán Luis Felipe de Albornoz de eludir los derechos en la Aduana de Córdoba de los negros que llevaba a Chile. Ver, Antecedentes de la política económica en el Río de La Plata, Documentos originales de los siglos XVI y XVII, Libro, I, Régimen Fiscal, Madrid 1915, T. II, pág. 432.

(75) y (76) Estos conocidos hombres públicos de Mendoza, sobre todo don Martín de Maguna que había sido Corregidor de Cuyo en 1633 volviendo a ocupar este cargo en 1654-1655, eran, en la década del 40 al 50, los comerciantes más poderosos de Mendoza. En 1625-53 se vieron envueltos en una causa de comiso de negros seguida contra el Alcaide Mayor de Santiago don Antonio Barandio. A.G.I.S., Audiencia de Chile, Leg. 12 y 35.

En Buenos Aires había conseguido por influencia del poderoso capitular Juan Vergara —del que ya conocemos su destacada actividad en el comercio negrero— que el Cabildo bonaerense le asignase una pulpería para que vendiera el vino que traía de Mendoza “a diez pesos la arroba si fuese buena y que en la dicha pulpería no se vendiese otro vino alguno” (77).

Pocos meses antes, en la sesión del 4 de mayo de 1626, el mismo Juan Vergara había propuesto que en vista “a que pocos años se ha visto en este puesto tanta cantidad de vino que ha entrado a la ciudad” y como “por este Cabildo está puesto precio al vino de la tierra y Chile desde 8 hasta 10 pesos la arroba y el de Castilla desde 10 hasta 12” para “que hubiera moderación en la venta” que la corporación no innovase estos precios y que ningún juez “pusiera dichos vinos sin consultarlo con el dicho gobernador o con el Cabildo” (78).

Hay que reconocer que la asociación de estas actividades —comercio negrero y tráfico del vino— redundó en beneficio de la economía regional, porque difícilmente el comercio de la zona hubiera podido iniciarse y desenvolverse sin la compensación que reportaba la “traída de mercadería de Castilla y negros”.

De esta manera los envíos de los productos regionales al centro y litoral del país empezaron a tener valor económico porque fue posible cubrir los gastos de equipamiento y fletaje, gabelas e impuestos con la actividad complementaria del contrabando.

Actividad que no se interrumpió aún en las épocas de “cierre oficial” del Puerto porque por el camino directo a Buenos Aires “o por otros extraviados” las carretas cuyanas podían burlar la Aduana Seca de Córdoba.

Esta asociación de actividades explicaría, a nuestro juicio, el origen y desenvolvimiento inicial del comercio cuyano y nos daría también la pauta, cosa que no se ha tenido en cuenta en los estudios anteriores, en qué medida incidió la merma y luego el cese de la trata del negro en el comercio local.

Porque resulta muy sugestivo que el primer momento de su desarrollo coincida con el período de mayor auge del comercio negrero por la región (1610-1640), en tanto que los primeros problemas de fletaje y comercialización afloran precisamente cuando la trata empieza a disminuir en forma sensible (1640-1660) para interrumpirse en las postrimerías del siglo (1680-1701).

(77) *Acuerdos del Cabildo de Buenos Aires*, Buenos Aires 1908, T. VI, Lib. IV, pág. 286. Sesión del 31 de agosto de 1626.

(78) *Ibidem*, pág. 269.

Esta pauta nos lleva a distinguir una nueva etapa del comercio cuyano que se iniciaría cuando deja de ser, en su mayor volumen, una actividad complementaria del contrabando, para comenzar a afianzarse como actividad autónoma de la región.

Esta etapa se insinuaría a partir de 1660 en que el peso real de las gabelas e impuestos, y la competencia con el vino riojano y el “de la tierra” empezaron a gravitar sobre el producto, en el mercado bonaerense (79).

Luego proseguirá con la puja entre los productos y comerciantes locales frente a los mercaderes profesionales que traficaban por la zona trayendo “solamente hierro y ropas” porque “ya no había compradores de negros —según leemos en un documento de 1670— debido a la suba de los precios”.

Estos “forasteros” habían sido hasta entonces “los que fletaban el vino anticipándose a los de la tierra, fijando ellos los precios”. Ante esta situación el Procurador de la ciudad de Mendoza, en 1676, formula el primer alegato en defensa de los intereses exclusivamente locales, peticionando al Cabildo que se prefieran en el envío de los vinos a los vecinos de la ciudad y que la corporación fije los precios (80).

Un análisis más detenido de este período (1660-1701) que señala el comienzo del comercio cuyano como actividad propia de la región e independizada del contrabando, nos explicaría el origen de los problemas radicales que luego tendría que afrontar la industria madre de la zona en el mercado bonaerense.

## CONCLUSIÓN

Según el análisis expuesto precedentemente es fácil advertir que el mismo concuerda con casi todos los estudios que se han realizado sobre las economías hispanoamericanas de los siglos XVI y XVII, tendientes a explicar el paso de las economías naturales y cerradas a las de tipo abierto y con circulación monetaria.

(79) En 1664-1665 el vino cuyano, cuyo promedio de venta en Buenos Aires en los años anteriores era de 10 a 12 pesos la arroba, oscila en estos años entre 14 y 16 pesos, acusando 2 pesos más de alza con respecto al de La Rioja y “el de la tierra”, que hasta entonces habían sido equiparados. Su calidad y la merma de los envíos elevaron en estos años su precio, ocupando la preferencia que habían gozado tradicionalmente los “vinos de Castilla”. *Acuerdos del Cabildo de Buenos Aires*, T. XII, Lib. VII y VIII, Buenos Aires 1914, págs. 25, 56, 57 y 174.

(80) Acuerdo del Cabildo sobre fletes, en, ESPEJO José Luis, *La Provincia de Cuyo del Reion de Chile*, T. I, Santiago de Chile 1954, Inf. 293, pág. 257.

La Región de Cuyo, al igual que otras economías regionales, superó la etapa de mera subsistencia y trueque de especies monetizadas, gracias a los cambios promovidos por factores extrarregionales.

Estos factores fueron, en el caso que hemos estudiado, en primer lugar, la comunicabilidad que alcanzó la Región a fines del siglo XVI que modificó su situación marginal con respecto a Chile y su aislamiento con relación a los otros centros colonizados, convirtiéndola en el "camino real obligado" para el tráfico entre Buenos Aires y el Pacífico.

El movimiento que luego empezó a circular por esa ruta promovió y estimuló los intereses de los encomenderos y terratenientes de la zona, que se asociaron a la actividad de los primeros mercaderes que comenzaron a llegar a la Región en el último decenio del siglo XVI.

En estos años se empezó a configurar un condicionamiento básico —comunicabilidad, afluencia de mercaderes, contactos comerciales, aceptación de la producción regional en los mercados del centro, equipamiento inicial —que incitó la incrementación de la producción agropecuaria de la región y permitió los primeros envíos del vino cuyano hacia el centro y norte del país.

A partir de 1610 en que la trata de negros hacia Chile tomó impulso acusando un mayor volumen y una mayor organización utilizando el camino directo entre Buenos Aires y Cuyo, el comercio del vino cuyano alcanzó el mercado bonaerense, convirtiéndose en una actividad complementaria de este tráfico, en su mayor parte clandestino.

La asociación de estas actividades redundó en beneficio del comercio regional, ya que los gastos de fletaje y las cargas de gabelas o impuestos resultaban compensatorios con la traída de "mercadería de Castilla y esclavos de Angola", a la vez que coadyuvó al desenvolvimiento progresivo de la industria local.

Esta situación se mantuvo hasta mediados del siglo XVII, pero a partir de esta época, en que la trata empieza a mermar (1640-1660), para interrumpirse en las postrimerías del siglo, la actividad comercial de la región entra en una nueva etapa que podríamos llamar de autonomía y afianzamiento en función de los intereses exclusivamente locales.

Esta etapa comenzaría, primero, con la puja de los productos y comerciantes locales frente a los mercaderes profesionales que hasta entonces habían intervenido directamente en el fletaje y comercialización del producto, para proseguir luego, en la lucha contra el agobiante peso de las gabelas e impuestos que empezarán a gravitar sobre la industria madre de la región, en forma real, a partir de esta época.

ROSA MERCEDES ZULUAGA

## APENDICE

### DESCUBRIMIENTO DEL CAMINO DIRECTO ENTRE CUYO Y BUENOS AIRES (1604)

ARCHIVO GENERAL DE INDIAS. SEVILLA. —

Legajo. Chile 40.

En la ciudad de Santo Reyno de Chile a veynte y siete días de el mes de abril de mill y seiscientos y quatro años ante el capitán don Francisco de Cuñaiga alcalde de su magestad y por ante mi el escriuano se presento la petición siguiente. —

El Capitan Joan de Larrea vezino encomendero de la ciudad de San Joan de la Frontera Prouincia de Cuiro — Digo que su Señoria del Señor gouernador deste reino me dio su provision y comission bastante para el descubrimiento del camino de Buenos Aires con el avuda de Dios he descubierta y por esta relación que tome del dicho camino dormidas v aguadas del de que ago demostracion vera vuestra merced como muchas de las personas que fueron conmigo a la dicha jornada firmaron de sus nombres ser sierta y berdadera como lo es la dicha relacion y por justas causas y rrespecto que me muebe y por que en todo tiempo y saçon la verdad floresca v no se escuresca conbiene a mi derecho que dos pasajeros que binieron conmigo ha dicha jornada desde el puerto de Buenos Aires asta la ciudad de San Luis de Loiola que son Joan de la Pressa v Pedro de Asqueta que al presente estan en esta ciudad de partida para los rrios. del Piru bean y rreconoscan la dicha rrelación punto por punto v sus firmas que en ellas hizieron y digan deuaajo de juramento en forma si es cierta v berdadera la dicha rrelación y las dichas firmas son suias y assi mismo bieron firmar a las demas personas las firmas que estan en la dicha rrelación sin que para ello se les hiziese fuerça ni molestia ninguna sino de buena v apasible conformidad. A vuestra merced pido y suplico agan la dicha declaración v rreconoscimientos los susodichos v lo que dixieren v depusieren me lo mande vuestra merced dar originalmente vnterponiendo en ello su autoridad y decrepto judicial para que balga v aga fee do quiera que paresciere y se mostrare v pido justicia y testimonio etc. —

(firmado y rubricado)

JUAN DE LARREA

f<sup>o</sup> v<sup>o</sup> V/ Y por su merced del dicho alcalde vista la dicha Petición y lo que en ella pide dijo que presente los dichos testigos que su merced esta presto de los mandar exsaminar y hacer que reconoscan sus firmas y desde luego y ynterponia e ynterpuso su autoridad y decreto judicial para su balidación y firmeza y para la declaración de los testigos atento a que su merced esta ocupado en negocio tocantes al serbicio de su magestad cometia y cometio la recepción y juramento de los testigos a mi el escriuano para que ante mi jure y declare y lo firmo de su puño. —

(firmado y rubricado)

DON FRANCISCO DE ÇUÑIGA

Ante mi Gines de Toro escriuano publico y de cabildo

Por Horden y comisión del Señor Guernador Alonso de Riuera. —

Relación del camino que el Capitan Joan de Larrea a echo desde la ciudad y Puerto de Buenos Ayres a esta de San Luis de Loyola por el camino quelleuo a la yda que fue el dicho Puerto con la gente que traxo en su compañía asi de vezinos como soldados y pasajeros y señales que a puesto de cruces altas en las aguadas y dormidas que en el dicho camino dexa señaladas assi de Lagunas como pozos manantiales que dexa abiertos para el uso del dicho camino. —

Leguas que ay 4. — A 13 de febrero de 1604 años salio el dicho capitan del dicho Puerto de Buenos Ayres con toda la dicha gente onze carretas y ciento y treinta y tres bueyes, nobillos y cauillos que se traian entre todos los que benian y aquel día llego al molino de Texeda quatro leguas de Buenos Ayres donde dormio y otro día descanso en el dicho molino y puso vna cruz al principio del camino que dexa descubierto. —

5. — A 15 del dicho llego al Rio Luxan 5 leguas de dicho Molino y puso vna cruz a la orilla del con nombre de la dormida de San Joan —

4. — A 17 del dicho llego quatro leguas adelante por el rio arriba y durmio en el y puso una cruz con nombre de la dormida de San Martin. —

5. — A 19 del dicho se puso la 4<sup>o</sup> cruz cinco leguas adelante con nombre de la dormida de San Pedro tiene dos lagunatos muy grandes de mucha y muy buena agua. —

3. — A 20 del dicho se puso la 5<sup>o</sup> cruz tres leguas adelante con nombre de la dormida de San Pablo tiene alrededor tres lagunas muy grandes y de muy buena agua. —

5. — A 21 del dicho se puso la 6<sup>o</sup> cruz cinco leguas adelante en la laguna llamada chacoromen con nombre de la dormida de Nuestra Señora del Socorro tiene dos lagunas muy grandes cerca de la cruz y otras muchas alrededor y entre esta dormida y la de atras ay muchas lagunas grandes y buena agua. —

7. — A 25 del dicho se puso la 7<sup>o</sup> cruz en las lagunas llamadas copaquillan con nombre de la dormida de San Mathias ay siete leguas escasas de la dormida de atras y entre esta dormida y la de arriua ay muchas laguna donde se puede hazer noche si quisieren. —

4. — A 26 del dicho se pudo la 8<sup>o</sup> cruz quatro leguas adelante en 37 la laguna llamada Nabalbacal con nombre de la dormida de San Alexandro es vna laguna grande. —

f<sup>o</sup> 2<sup>o</sup> V/ 5. — A primero de março se puso la 9<sup>o</sup> cruz cinco leguas adelante/ en la laguna llamada Liminitu con nombre de la dormida de San Andrés es vna leguna muy grande y vn quarto de legua antes de llegar a ella ay otra menor. —

6. — A 3 del dicho se puso la 10<sup>o</sup> cruz seis leguas adelante en vn pozo manantial que abrio a la yda a Buenos Ayres con nombre de la dormida de San Phelipe y Santiago ase de dar de beber al ganado fuera del sacando agua. —

6. — A 4 del dicho se puso la 11<sup>o</sup> cruz seis leguas adelante con nombre de la dormida de San Adrian es vn pozo manantial que tiene mucha agua y se dio de beber a todo el ganado y sobro mucha. —

3. — A 5 del dicho hizo abrir otro pozo en tamalmeta tres leguas adelante tiene mucha agua muy buena puse por nombre la dormida de San Jeronimo y bebio el ganado en el de pasada.

3. — A 6 del dicho se puso la 12<sup>o</sup> cruz tres leguas adelante del pozo de arriba con nombre de la dormida de San Francisco abriose un pozo manantial de mucha e muy buena agua llamase el sitio Xilimin. —

3. — A 7 del dicho se abrio otro pozo tres leguas adelante con nombre de la dormida de San Clemente tiene mucha y muy buena agua y se a de sacar con bateas para dar de beber al ganado por ser muy hondo. —

6. — A 9 del dicho se puso la 13<sup>o</sup> cruz seis leguas adelante en vn as lagunillas junto al rio quinto con nombre de la dormida de los quarenta martires tiene todo el agua necesaria avnque benga muy grueso exercito. —

5. — A 11 del dicho se puso la 14<sup>o</sup> cruz 5 leguas adelante a orillas del Río quinto con nombre de la dormida de San Bartolome. —

4. — A 13 del dicho se puso la 15<sup>o</sup> cruz quatro leguas adelante orilla del dicho Rio con nombre de la dormida de Santa Ines. —

5. — A 14 del dicho se puso la 16<sup>o</sup> cruz 5 leguas adelante orilla del dicho rio con nombre de la dormida de San Ildephonso y se seteo en la dormida de Nuestra Señora del Rosario donde a su adbocación esta puesta vna cruz y se bino a dormir a la cruz 4. — y dormida de la Santissima Trinidad quatro leguas adelante. —

6. — A 17 del dicho lleque a esta ciudad de San Luis de Loyola 93 que esta seis leguas del dicho término de la Trinidad y por aber pasado y dormida en las dichas para guardas de ida y buelta a Buenos Ayres desde esta ciudad de San Luys lo firmamos de nuestro nombres en la dicha ciudad de San Luys a diez y seis dias/del mes de marzo de mill y seiscientos y quatro. —

(firmado y rubricado)

Francisco Muñoz	Juan Jufre	Juan de Contreras
Fernando de Arnedo	Fauian de Herrera	Don Pedro Pinel de
Joan de La Presa	Agustin Muñoz	Lizariga
Benito Flores	Francisco Fernandez	Pedro de Axcoeta
Francisco Bello. —	Diego Gutierrez	Diego de Cabrerar
Baltasar de Lemos	Juan de Medina	

42

ROSA MERCEDES ZULUAGA

f<sup>o</sup> 4<sup>o</sup> / En veinte y siete días del mes de abril de mil y seiscientos y quatro años en la ciudad de Santiago del Reyno de Chile caueça desta gouernación ante mi el escriuano publico e de cabildo el capitan Juan de Larrea para esta ynformación presento por testigo a Joan de la Presa de el qual yo el escriuano en virtud de la comision a mi dada por su merced de el capitan don Francisco de Çuñiga alcalde de su magestad tome y rresecevi juramento en forma segun derecho por Dios nuestro señor y por vna señal de cruz que hizo con los dedos de su mano derecha so cargo de el qual prometio de descir verdad de lo que supiese y le fuese preguntado y siendo examinado por el tenor de el pedimento presentado por el dicho Juan de Larrea y abiendo visto la rrelación contenida en la dicha petición y su firma y las de las demas personas que en ella firmaron dixo que lo que pasa es que este testigo se hallo en la dicha jornada y firmo con los demas testigos la firma que le fue mostrada y por tal la reconoce do dize Joan de la Presa y bio firmar a todos los demas testigos hasta el postrero que se dize Joan de Medina y que es verdad todo lo contenido en el memorial por que se hallo este testigo presente a todo ello caminando con carretas y que es verdad que de su voluntad firmaron todos sin que para ello se les hiziese fuerça ninguna y que lo que a dicho es verdad para el juramento que tiene fecho en que se afirmo y retifico y dixo ser de hedad de treynta y dos años poco mas o menos y lo firmo de su nombre y el dicho alcalde que esta presente. —

*(firmado y rubricado)*

DON FRANCISCO DE ÇUÑIGA — JOAN DE LA PRESA

Ante mi GINES DE TORO

escriuano publico y de cabildo

f<sup>o</sup> 4<sup>o</sup> V/ En la ciudad de Santiago reyno de Chile caueça desta gobernacion en el dicho dia mesy año dicho ante mi el escriuano para la dicha ynformación el dicho Juan de Larrea presento por testigo a Pedro de Axoeta del qual fue tomado y rrecibido juramento en forma segun derecho por Dios nuestro señor y por vna señal de cruz que hizo con los dedos de su mano derecha so cargo del qual prometio de descir verdad de lo que supiese y le fuese preguntado y siendo exsaminado por el tenor del pedimiento del dicho capitan Juan de Larrea y mostradole la rrelación en el pedimiento contenido de axcueta que le fue mostrada y reconosce por tal suya la dicha firma y bio firmar a todos los demas que estan firmados que comiença desde Francisco Muñozy acaba en Joan Medina y este testigo se hallo en la dicha jornada y bio que es verdad todo lo contenido en la dicha memoria y relación que esta de letra de Joan de la Presa y firmado de su nombre entre los demas que firmaron y bio este testigo que los que firmaron lo firmaron de su voluntad por ser verdadero lo contenido en la dicha rrelación y que no les fue hecho apremio ni fuerça alguno ni este testigo tal entendio sino por ser verdad como dicho tiene todo lo contenido en la dicha relacion porque lo bio ser y pasar como

dize y que esto es verdad para el juramento que tiene fecho en que se afirmo y retifico y dijo que es de hedad de veynte años poco mas o menos y firmolo de su nombre, y su merced del dicho alcalde que a todo se hallo presente. —

*(firmado y rubricado)*

DON FRANCISCO DE ÇUÑIGA — PEDRO DE AXCOETA

Ante mi GINES DE TORO

Escribano P. y de Cdo.