

Departamento de Historia
Universidad de Santiago de Chile
Revista de Historia Social
y de las Mentalidades
Nº X, Vol. 1, 2006: 11-33
ISSN: 0717-5248

LAS CARRETAS DEL VINO: TRÁFICO Y FLETES EN EL SAN JUAN DE LA FRONTERA EN EL REINO DE CHILE (SIGLO XVII)¹

Dra. Ana María Rivera Medina²
Magíster Ana Fanchín³

RESUMEN

El presente artículo analiza la infraestructura del transporte que se genera desde San Juan en torno a la producción vitivinícola a lo largo del siglo XVII. Por estas fechas, se consolidaba el tráfico comercial de los caldos cuyanos hacia las Provincias del Este y Norte del actual territorio argentino. Para su elaboración hemos utilizado fondos documentales, hasta el momento inéditos, como lo son las fuentes correspondientes al siglo XVII del Archivo General de la Provincia de San Juan.

Palabras Clave: transporte, carreta, tropa, flete, vino, San Juan de la Frontera

ABSTRACT

The present article analyzes the infrastructure of the transport that is generated from San Juan around the wine production along the XVII century. During these dates, it was consolidating the commercial traffic of the Cuyo's wines toward the Counties of the East and North of the current Argentinean territory. For its elaboration we have used documental funds, unpublished until this moment, mainly the sources corresponding to the XVII century of the General File of San Juan's County.

Key words: Transport, cart, troop, freight, wine, San Juan de la Frontera.

¹ Territorio actualmente comprendido en la República Argentina

² Profesor Tutor UNED BIZKAIA, España

³ Profesor Titular Efectivo de la Universidad Nacional de San Juan, Argentina

«Es demasiado aburrido seguir y seguir la
huella, demasiao largo el camino...»

(“Los ejes de mi carreta”. Atahualpa
Yupanqui”)

INTRODUCCIÓN

EN AMÉRICA COLONIAL, existieron en la época de los Austrias dos circuitos comerciales perfectamente diferenciados: el ultramarino, es decir, el generado entre la Península con las Colonias; y el interior, o sea, el que se gestó en torno a las regiones americanas. Este segundo circuito conformará un modo especial de transportes y de mecanismos de contratación en torno a los portes. Será pues el tráfico terrestre el que domine las relaciones mercantiles entre las ciudades de tan vasto territorio: ya sea a través de tropas de carretas o de arrias de mulas, dependiendo de las características del terreno a recorrer y de la mercancía a transportar⁴.

Los fondos del Archivo Histórico Provincial de San Juan, especialmente los resguardados en la denominada Caja Fuerte, albergan una importante cantidad de documentación del siglo XVII sobre la principal actividad económica de la ciudad, es decir, la vitivinicultura. En trabajos recientes⁵ se han sentado las bases sobre cómo a lo largo del XVII se organizan los mecanismos de producción, transformación y distribución de los caldos obtenidos. Siempre dentro de un marco de referencia, como lo fue la legislación y su consecuente acatamiento o desobediencia.

Lo cierto es que desde comienzos del siglo XVII, es la vitivinicultura la que tira de la economía sanjuanina, y no menos cierto es, que paralelamente se desarrollan industrias subsidiarias conformando un verdadero cosmos vitivinícola. En el presente artículo indagaremos sobre el transporte y los fletes de los caldos a sus mercados.

Circunscribiéndonos al espacio peruano platense, y centrando más nuestro objetivo en el circuito que se generaba entre la Región de Cuyo y específicamente, San Juan de la Frontera con sus mercados, analizaremos el microcosmos de la carretería, sus

* En éste trabajo han colaborado en documentación y bibliografía: María Belén Lara, Patricia de Mass y Víctor Meneses.

⁴ Serrera, Ramón María: *Tráfico terrestre y red vial en las Indias Españolas*. Lumweg, Barcelona, 1999, p. 180 a 185.

⁵ Lara María Belén, Meneses Víctor, Mass, Patricia de:” Vid, viñas y vino en la legislación indiana: El Corregimiento de Cuyo (S. XVII)”, en *VIII Seminario Iberoamericano: Vitivinicultura y Ciencias Sociales*. Universidad de Talca, Talca, 2006. Rivera Medina, Ana María:” El vino como producción, mercancía y moneda en el San Juan Colonial” en *VIII Seminario Iberoamericano: Vitivinicultura y Ciencias Sociales*. Universidad de Talca, Talca, 2006. (ambos serán publicados en *Revista Unversum*). En estos trabajos se demuestra como a lo largo del XVII la producción y comercio sanjuanino era exclusivamente de vino, producción que según la legislación vigente estaba prohibida. Las primeras referencias a producción de aguardiente corresponden a fines del siglo XVII.

titulares, sus formas de asociación, los transportes, las formas de cargas, la mano de obra, los fletes y los precios que se mueven en torno al mismo.

Para lograr este objetivo hemos utilizados testamentos, embargos, guías, dotes, donaciones, contratos de fletes, obligaciones, contrato de asociación, inventarios de bienes y créditos correspondientes al período 1601 a 1698, haciendo la salvedad de la total ausencia de documentación para el período 1620 a 1641. Los datos sobre el transporte son dispersos y escurridizos, sobre todo para el siglo XVII, porque para este espacio todavía no se han regulado las guías de comercio, fuente idónea para este tipo de análisis.

La historiografía tradicional y algunos estudios actuales han dado a entender que, dentro de los tipos de transportes, San Juan se especializaba en el desplazamiento de mercancías en arrias de mulas, mientras que Mendoza lo hizo a través de carretas⁶. En este trabajo demostraremos cómo, a partir de las fuentes consultadas, el transporte sanjuanino se realizó mayoritariamente en tropas de carretas desde el siglo XVII.

LA CARRETERÍA

En el mismo momento de la fundación de las ciudades, se hace evidente la necesidad de adquirir mercancías para la subsistencia de los habitantes del nuevo enclave. Desde la capital de la Gobernación, en nuestro caso, desde Santiago, o desde ciudades ya establecidas como Tucumán, comenzaron a llegar los abastecimientos para la ciudad. Una de las condiciones básicas para la supervivencia de una nueva fundación era mantener abastecida a la población, en tanto se fueran organizando las unidades productivas. En el caso de San Juan de la Frontera, las mercancías necesarias llegan desde Chile, a través de La Serena o vía Mendoza, y desde el Norte, es decir, de la Gobernación del Tucumán.

Fueron pues, precisamente Mendoza y Tucumán (ciudad), las proveedoras de carretas en San Juan. Estos vehículos conducidos por tracción animal, sobre todos por bueyes, generarán por sí mismos un circuito comercial entre las tres ciudades citadas; pero también de cara a la economía interior de la ciudad, conforman el eje sobre el cual se desarrollará un conjunto de actividades complementarias.

La primera actividad destacable es la cría y engorde de bueyes. Los encomenderos sanjuaninos poseían grandes extensiones, otorgadas a través de mercedes reales, en los valles cordilleranos y en la sierra sanjuanina: Calingasta, Pismanta, Iglesia, Rodeo, en zonas cordilleranas y Valle Fértil, Usno, Las Tumanas en las sierras, se convierten en zona de cría y pastura para la boyada. Esta actividad fue, sin duda, la

⁶ Videla, Horacio: Historia de San Juan. Academia del Plata, San Juan, 1962, T.I. Santos Martínez, Pedro: Las industrias durante el Virreinato del Río de la Plata. Eudeba, Buenos Aires., Rosal, Miguel Ángel: "Transportes terrestres y circulación de mercancías en el espacio rioplatense, 1781", en *Anuario del IEHS*. Tandil, 1989, n° 3, Págs. 123 a 159.

salida lógica para unas tierras alejadas de la ciudad y que no eran aptas, a excepción del trigo, para el cultivo intensivo.

El Valle de Tulum era agrícola, las tierras restantes ganaderas. Allí los beneméritos y sus sucesores tendrían administradores y arrendatarios que se encargaban del ganado y de los indios encomendados⁷. Y muchos de esos animales pasaban a engrosar la demanda generada desde el Chile trasandino.

En San Juan, los excedentes vitivinícolas no tardaron en integrarse en el circuito comercial que, desde la Región, se derivaban a la Gobernación de Tucumán y desde allí, a Potosí. Las carretas y las bestias de tiro eran indispensables para la estrategia comercial. Había que asegurar a los mercados una oferta constante de productos sanjuaninos. Y esto se lograría con un buen número de tropas de carretas y mulares, pero sobre todo, con carretas.

Las carretas no llegaron a fabricarse en San Juan, eran de factura mendocina y tucumana⁸. Al respecto, Coria, indica que eran totalmente hechas de madera, ni siquiera tenían clavos de metal, y se fabricaba en tierras puntanas (San Luis) o, desde allí, se traía la madera a Mendoza, ya fuera de algarrobo, de quebracho o de caldén. Su producción estuvo bajo la dirección, más intuitiva que técnica, de los vecinos españoles. Los indios puntanos aprendieron a utilizar la sierra, el escoplo, la azuela y el martillo, con el fin de transformar las ricas maderas, en carretas con las que proveer a mendocinos y sanjuaninos de estos transportes necesarios para su trajinar mercantil⁹.

De buena madera, resistentes para el peso a soportar, con *sus yugos y coyundas*¹⁰. El precio medio era de 60 pesos¹¹, valor elevado si consideramos que una

⁷ En 1617 se firma un contrato entre el Capitán Baltazar de Quiroga quien arrienda, las tierras y estancia en Valle Fértil con encomienda y ganados mayores y menores, a Don Nicolás de Benecia o Senecia durante cuatro años por 50 pesos al año. Además se estipula que si el arrendatario procedía a algún contrato de subarriendo, debía contar con el consentimiento del propietario. En el mismo año Felipe Torrescas vecino de La Rioja, residente en San Juan, otorga poder de administración a Pedro Torremaçote y Gómez de Acosta, también vecinos de La Rioja, para administrar los indios que tiene en su hacienda de aquella ciudad. AGP: Fondo de Tribunales, Caja A 1, Carp. 1, Doc. 3, f. 16 v. San Juan, 3 de julio de 1617. Ibidem: f. 31. San Juan, 20 de diciembre de 1617. Testamento de Diego Lucero de Tobar: tenía de 65 a 70 cabezas de ganado en Mogna Ibidem, Caja Fuerte, Caja 1 a 20, Doc. 7. San Juan, 5 de enero de 1642. Testamento de Margarita de Arce Villavicencio: Poseía una Estancia en la Sierra. San Juan, 24 de junio de 1642. En 1698, José Jofré de la Arce declara haber tenido hasta entonces como mayordomo de su ganado en la Estancia Las Tumanas a Juan de Silvera. AGP: Ibidem, Caja 2, Doc. 41, San Juan, 1698. Esta fue una práctica común ya que muchos de los encomenderos sanjuaninos vivían en Chile. Ver Fanchín, Ana: "La encomienda en San Juan y su articulación con los intereses económicos chilenos", *VIII Jornadas de Historia Económica Argentina*. Universidad de Tandil, Tandil, 1996, sin paginar. De la misma autora "Aportes para el conocimiento de la Encomienda en San Juan de la Frontera", en *VI Jornadas de historia Económica Argentina*. Córdoba, 1984, sin paginar. Cuadro n° 2.

⁸ Una carreta podía llegar a acarrear 150@ y una mula 12@.

⁹ Coria, Luis Alberto: *Evolución económica de Mendoza en la época colonial*. Universidad Nacional de Cuyo, Mendoza, 1988, pp. 61-62.

¹⁰ AGP: Caja Fuerte, Caja 1 a 20, Doc. 17, f. 46. San Juan, 4 de noviembre de 1656.

arroba de vino se cotizaba en San Juan a 1.5 y 2 pesos, al igual que una cuadra de tierra. Por lo tanto, para adquirir una carreta de buen quebracho, se debía contar previamente con cierto capital, porque el gasto no sólo se absorbía en la compra, sino que además había que sumar la boyada y el personal para el desplazamiento.

Una carreta, para ser fletada necesitaba como mínimo seis bueyes, más dos o tres libres¹², es decir, para recambio ante el cansancio o en el caso de sucumbir. El buey era un animal que se destaca por su resistencia, valentía, capaz de recorrer caminos pedregosos y de cruzar caudalosos cauces. En ocasiones, cuando la dotación de una carreta no era suficiente para avanzar, se utilizaban “cuartas o quartas”, que según Concolorcorvo *estas se reducen a hechar dos o tres bueyes más, que sacan de las otras carretas, y así se van remudando, y a la bajada, si es perpendicular, poner las cuartas en la trasera de la carreta para someterla y evitar su vuelco, o que atropelle o lastime a los bueyes pertigueros*¹³. El precio de cada buey es de unos 9 pesos. No obstante, hay tropas que cuentan hasta con quince animales por unidad¹⁴.

Además, en cada carreta se necesitaban dos personas, una para conducir y la otra para guiar. Cada una cobra dependiendo de su condición: si es indio, 30 pesos por viaje; si es negro, más de 50 pesos por viaje. Se daba por hecho que, como el esclavo era adquirido, había que amortizarlo. Pero en general, cada carreta suele llevar para su conducción y guía, de 2 a 4 personas. Pero el viaje nunca lo realizaba una carreta en soledad, sino que solían viajar en tropas.

La tropa, por tanto, necesitaba de un capataz. También acompañaban a las carretas, mulas de carga y caballos para la mano de obra en descanso. Amén de que debía contarse con una carreta sin carga, y por ende no sujeta a flete, para los abastecimientos (comida, agua, entre otras cosas). La media de carretas por tropa está en torno a entre 6 y 8 vehículos, no siempre del mismo propietario necesariamente.

Las carretas, además necesitaban un reacondicionamiento constante. La dureza y extensión de las travesías desajustaban las ruedas, quebraban los maderos, aflojaban o desengrasaban los herrajes¹⁵, descentraban los ejes etc... Por lo tanto se debe considerar

¹¹ Ibidem. Al finalizar el siglo y según un inventario perteneciente a José Jofré de la Barreda cada una de sus carretas fueron cotizadas en 166 pesos. AGP: Op. Cit.

¹² Se denominan libres a los bueyes que van detrás de la carreta y que se simultanean con los tiradores. Este número fue el más común. En 1635 Pedro de Arias vende al capitán José de Villegas 10 carretas con sus 60 bueyes. Coria, Luis Alberto: *Evolución económica...*, Op. Cit., p. 55.

¹³ Citado por Rosal, Miguel Ángel, “El transporte terrestre a través del espacio rioplatense durante las primeras décadas del período independiente”, en *Anuario de Estudios Americanos.*, CSIC, Madrid, T. LVII, n° 2, p. 549. Obtenido de Concolorcorvo: *El lazarillo de ciegos caminantes.* Buenos Aires, 1946, p. 136.

¹⁴ Testamento de Juan de Besera. San Juan, 12 de Agosto de 1645. En el documento además se explica que Besera llegó a vender una chacra a cambio de 5 bueyes. AGP: Caja Fuerte, Caja 1 a 20, Doc. 5, f. 10. San Juan, 8 de julio de 1645. El que fuera Corregidor de Cuyo General Manuel Fernández Romo tenía 8 bueyes por carreta y llegó a contar con 7 carretas. AGP: Ibidem, Caja 2, Doc. 29, f. 24. San Juan, 27 de octubre de 1764.

¹⁵ Para engrasar el sistema se utilizaba sebo y en ocasiones jabón.

como valor añadido los gastos de mantenimiento. Este mantenimiento se llevaba a cabo: en las ciudades de paso, por carpinteros y herreros; durante el viaje, por miembros de la tropa con los conocimientos suficientes de carpintería y herrería.

Cordelaje, maderos, ejes, rayos de ejes, herrajes, yugos, etc. debían estar en un buen estado, porque estas tropas no podían permitirse tener percances irresolubles a mitad de camino. Además, eran necesarias herramientas para solucionar cualquier problema. En toda casa de propietario de tropa no faltaban fraguas, cordeles, yugos, hachas, sierras, azuelas, martillos y tenazas. Elementos que tampoco faltaban durante el viaje¹⁶.

En síntesis, no sólo bastaba con tener el capital necesario para la adquisición de la carreta sino, disponer igualmente, de un dinero añadido para lo que en la época se denominaba *avío de viaje*. La actividad era muy costosa, suponía mucho dinero para la mayoría de la población y por ellos sólo las clases pudientes la ejercían o financiaba a todo aquel que necesitara dinero para ello.

El capataz, pues, fue de suma importancia. Éste no sólo guiaba a las carretas en el camino, sino que controlaba los intereses del o los propietarios de la tropa. Por otra parte, el gasto anual de cada unidad era tan alto que se intentaba que éstas estuviesen el menor tiempo en descanso; o en ocasiones se asociaban varios individuos para adquirir una tropa. De esta manera se diversificaba el riesgo.

La carretería fue, sin duda, una actividad de alto riesgo financiero y empresarial. Existían diversos condicionantes en su contra: la distancia, los barrizales, la aridez, la soledad, los ataques indígenas o la falta de agua; pero también el riesgo se hacía evidente en el tipo de mercancía que transportaban: vino. Las botijas de barro eran susceptibles a romperse o quebrarse con el movimiento, y se convertían en el principal obstáculo para el éxito del viaje.

De todo esto se desprende que, tener una tropa de carretas era símbolo de poder adquisitivo, pero también de distinción social. Al menos eso se pensaba desde el momento en que se entregan tropas de carretas como dote. Es el caso de Doña Catalina Bustos, hija del Sargento Mayor Gregorio de Morales Albornoz y Doña Mariana de Lescano y Guardia, que recibe al casarse con Juan Luis Ladrón de Guevara: 5 esclavos, 6 carretas, 36 bueyes, 7 indios, 300 arrobas de vino y 120 botijas breadas¹⁷. Es decir, recibió las carretas, los avíos, el personal y la carga. Todo un despliegue de recursos por parte de sus progenitores: más de 5000 pesos en dote, y aún mayor rentabilidad social.

¹⁶ Diversos inventarios entre 1617 y 1699. Por ejemplo en el testamento de Andrés Jiménez se declara en el inventario: hachas de carpintería, sierras pequeñas y grandes, escupas, azuelas, canaladores, cepillos, cinchas y una sierra grande. Ibidem: Caja 1 A, Doc. 3. San Juan 10 de abril de 1617. En el testamento de D^a Margarita de Arce Villavicencio figuran herramientas de herrería como *amolador* y *bigornia*. Ibidem: 1642. En el testamento del P. Marcos Lucio Lucero aparecen yugos, rayos, ejes, hachas, azuelas y sierra. AGP: Caja Fuerte, Caja nº 2, Doc. 25, f. 9. San Juan, 24 de julio de 1663

¹⁷ Ibidem: Doc. 17, f. 46. Carta de dote. San Juan, 4 de noviembre de 1656.

En la carretería, las redes familiares, los vínculos con grupos de poder económico de otras regiones, como así también las relaciones de estas redes con el poder político, se hacen, como en otras actividades y regiones, patentes en el paisaje local. Es más, serán estas redes las que hagan posible el desarrollo del comercio interregional en la periferia sur del espacio peruano-platense, en el que San Juan ocupaba un lugar secundario, frente a Mendoza, intermediaria del comercio de ganado entre Córdoba, Buenos Aires y Chile¹⁸.

Cuadro N° 1

Precio base de una carreta y su avío			
Concepto	Precio Unitario	Precio Total	Observaciones
Carreta	60 ps.	60 ps.	
Bueyes	8 ps.	48 ps.	x 6
Otros animales ¹⁹	5 ps.	25 ps.	x 5
Indios	30 ps.	60 ps.	x 2
Esclavos	50 ps.	100 ps.	x 2
Otros ²⁰	30 ps.	30 ps.	
Total		303ps	

Fuente: Elaboración propia a base de la documentación existente en AGP: Caja Fuerte, Caja 1 a 20 y Caja 1 A.

LA PROPIEDAD

La adquisición de una carreta no debió ser una tarea sencilla. Había que realizar un viaje, o encargar a un intermediario. Una primera opción, era traerla desde el lugar de origen, Mendoza o Tucumán, hasta San Juan, en el caso de comprar una unidad de nueva construcción. Una segunda opción era comprarla usada, es decir, de segunda mano, tarea de menor complejidad pero sujeta, al igual que en primer caso, a la oferta en el mercado. La intermediación en ambas situaciones debió ser habitual, como lo fue para el cobro de los caldos entregados en el mercado, como así también para el pago de préstamos y la compra de mercancías.

La presencia de representantes, apoderados o factores era habitual en mercados relevantes. Los sanjuaninos contaban allí con sus propios hombres de confianza²¹. Una

¹⁸ Gascón, Margarita, “Comerciantes y redes mercantiles del Siglo XVII en la frontera sur del Virreinato del Perú”, en *Anuario de Estudios Americanos*. CSIC, Sevilla, LVII-2, 2000, p. 415. La investigadora incluye una larga lista bibliográfica sobre las interpretaciones que la historiografía colonial ha dado en torno a las redes familiares y mercantiles.

¹⁹ Mulas y caballos, precio promedio.

²⁰ Incluye alimentos, agua, vino, ropa, herramientas, botijas vacías, etc. En 1663 en el inventario de bienes del Padre Marcos Lucio Lucero se indica que entre las carretas que se registran, una *llevaba comida de trigo y carne en pie*. Además se declara separadamente una carreta dedicada exclusivamente al transporte de sal desde las salinas. Ibidem: Op. Cit.

²¹ Rivera Medina, Ana María: El vino como producción, mercancía y moneda en el San Juan Colonial..., Op. Cit.

vez adquirida la carreta, ya sea en Tucumán o en Mendoza, se traía a San Juan conducida por indios y cargadas con mercancías, sobre todo aquellas de factura nortea.

El mecanismo de compra de las carretas nuevas debió tener cierta fluidez, dados los contactos comerciales frecuentes entre las ciudades de origen y destino. Sobre todo, porque el eje del tráfico vitivinícola durante el siglo XVII lo constituyó la Gobernación de Tucumán. Las informaciones apuntan a que los individuos que adquieren carretas nuevas, sobre todo tucumanas, lo dejan asentado en sus papeles. Incluso llegan a pormenorizar el tipo de madera y herrajes utilizados en su construcción.

En el mercado de segunda mano se destaca una compra de una tropa, que pertenecía al Alférez Álvaro Rodríguez de Gamboa, por parte del General Manuel Fernández Romo, Corregidor de la Provincia de Cuyo, quien adquiere en San Juan *siete carretas entre nuevas y viejas de quebracho con todos sus aperos y cincuenta y seis bueyes por precio y quantia (...) de trecientos y cincuenta pesos y los bueyes a razón de nueve pesos que asen quinientos y cuatro ps (que suman las dos partidas) ochocientos y cincuenta y cuatro ps.*²²

El vendedor declara haber recibido al contado la totalidad del valor²³. El pago de contado demuestra que el Corregidor posee una fortuna de cierta entidad. Respecto del precio por unidad, se hace un prorrateo entre carretas nuevas y viejas y se estima un valor medio de 50 pesos por unidad, aunque no sería extraño pensar que las unidades más antiguas tendrían una valoración menor. De cualquier manera, no parece existir una diferencia sustancial entre una carreta nueva y una en uso, dado que nunca el precio excede los 60 ps. Lamentablemente no hemos encontrado datos de precios de las carretas de Mendoza para este siglo²⁴.

Lo cierto es que, como venimos manteniendo, la propiedad de carretas o tropas estaba en manos de encomenderos y beneméritos, así como de autoridades locales o regionales de alto rango. También es evidente que el número de carretas que cada propietario posee demuestra las posibilidades económicas y financieras personales o familiares. De los 49 titulares de carretas reconocidos, 11 llevan el título de Don o Doña, 30 tienen rango militar y 2 de condición religiosa. Tan sólo 6 están exentos de reconocimiento social o laboral. Además, 46 son laicos y 2 son del clero, concretamente el Padre Marcos Lucio Lucero y la Orden de los Predicadores.

La participación de la Iglesia en este negocio se produce a partir de la segunda mitad del siglo. El Padre Lucero lo hace desde fines de la década del '40, y la Orden Dominicana desde 1690, que se tenga constancia. En ambos casos son además propietarios de viñas, bodegas y prestan a interés, sobre todo para avíos de viaje. Dichos préstamos, a su vez, los cobraban en vino, con lo cual aumentaba su vasija considerablemente. Es

²² AGP: Caja Fuerte, Caja 2, Doc. 29, f. 15. San Juan, 30 de Septiembre de 1664.

²³ Ibidem: Doc. 29, f. 24. San Juan, 27 de octubre de 1664.

²⁴ Draghi Lucero, Juan: Cartas y documentos coloniales de Mendoza. Mendoza, Ediciones Culturales de Mendoza, 1993, p. 29. Precios establecidos para el ganado por el Cabildo de Mendoza correspondiente a 1604, pero no indica los correspondientes a bueyes.

posible que su boyante situación económica les animara a poseer su propia tropa, como así también la atracción que suponía obtener una alta rentabilidad del negocio. En otras palabras, la Iglesia concentraba en torno a sí, desde la producción a la distribución de los caldos.

De los 46 propietarios laicos, 14 poseen entre 6 y 12 carretas. Son todos prohombres de la sociedad sanjuanina. Encomenderos, propietarios de viñas y bodegas en extensiones considerables, descendientes de conquistadores. Entre otros, los integrantes de la rama Jufre, desde el bisnieto del fundador de la ciudad a sus sucesores. También existe un nutrido grupo relacionado tanto, con los mercados de la Gobernación de Tucumán y Buenos Aires, como con Chile. El más célebre es el Cap. Baltazar de Cisternas. En su testamento figura como encomendero y entre sus bienes se cuentan: dos estancias en Chile, una casa en San Juan, una viña, dos solares, un horno para cocer vasijas, tres chacras distribuidas a ambos lados del río y una cuadra de tierra en el centro de la ciudad²⁵.

Otro de los ilustres propietarios fue el Capitán Juan Gil de Heredia. De familia de beneméritos, es encomendero desde 1605, tras renunciar a su herencia paterna a favor de las dotes de sus hermanas²⁶. Como también lo fue el Sargento Mayor Gregorio Morales de Albornoz, a quien se le otorgó una merced en Valle Fértil en 1634 y fue en 1662, Protector de Naturales; o D^a Margarita de Arce Villavicencio, con encomiendas, varias viñas, casas, bodega, molino, fraguas y estancias²⁷; o D. Juan Bautista de Oro Montenegro, quien llegó a tener tres encomiendas²⁸. También los Jofré de la Barreda y Jofré de Arce, que desempeñaron importantes cargos públicos, poseían grandes extensiones y encomiendas.

Sirvan estos nombres como ejemplo para comprender que la carretería, es decir, la propiedad de las tropas, sólo estaba en manos de aquellos individuos que por su patrimonio, podían diversificar el negocio con actividades de alto riesgo y de costosa amortización del capital principal. Pero también era condición *sine quantum* tener acceso a la mano de obra, ya sea indígena, a través de la encomienda; o esclavos, mediante compra. Sin olvidar la necesidad de relacionarse por sí o por su familia con los órganos del poder local.

Los propietarios que tienen tropas con un número inferior a 6 bueyes de tiro, se dividen en dos grupos, los que tienen entre 6 y 3, y aquellos que tienen menos de 3 animales. Entre los primeros figuran personas de reconocido prestigio social o económico, en tanto que entre los segundos, se caracterizan principalmente porque su nombre nunca va acompañado de título honorífico o militar. Se trata de individuos sin traza documental, del que desconocemos cómo o en qué momento se insertaron en un negocio tan complicado.

²⁵ AGP: Caja 1 A, Carpeta 1 Doc. 3., f. 22 a 28. Testamento del Cap. Baltazar de Cisternas San Juan, 19 de Septiembre de 1617.

²⁶ Ibidem: Doc. 2, f. 16. Donación. San Juan, septiembre de 1601.

²⁷ Ibidem: Doc. 9, f. 3. San Juan, 24 de junio de 1642.

²⁸ Fanchín, Ana: Aportes..., Op. Cit. Apéndice documental.

No obstante, fueron requeridos por los comerciantes del lugar y se les confiaron viajes a diversos lugares²⁹. Sin embargo, en este grupo se destaca Andrés Mendes Cordobán, natural de la Villa de Almodrave (Portugal), residente y tendero en la ciudad, soltero, pero integrado en el circuito comercial como propietario de carretas³⁰.

La propiedad de las carretas era individual, pero en muchas ocasiones diversos miembros de la familia trabajaban en el negocio, ya sea en San Juan, o acompañando a las tropas en los viajes. Éste no dejaba de ser un negocio familiar y, como todo negocio de riesgo, debía ser vigilado desde cerca, y qué mejor para ello, que la propia familia: generalmente el hijo mayor, y menos frecuentemente, una hija. Es más, se dan casos en que una parte de la tropa se dirige a Córdoba y otra a Buenos Aires, y en cada una va un miembro de la familia. El ejemplo más patente se da en los diversos miembros de la extensa familia Jufre o Jofré.

En 1698, el Cap. José Jofré de Arce despide al mayordomo de la Estancia Las Tumanas, Juan de Silbera. Se inicia así un largo juicio, de cuyos testimonios se desprende la actividad desarrollada desde los años ´60 por la familia, y la participación de los miembros, ya sea en la contratación, la preparación o la ejecución de los diversos viajes que realizaron en sus tropas, como también de su vida privada³¹.

MANO DE OBRA: TRANSPORTE DE SAN JUAN AL MERCADO

Tras acordarse un viaje, había que preparar tanto las carretas como a su carga. Se iniciaba un rápido proceso en el que actuaban con eficacia los agentes laborales cualificados y no cualificados. Los primeros, carpinteros, herreros y capataces; los segundos, conductores, tiradores, etc., conformaban una categoría laboral donde estaban representados españoles, criollos, extranjeros, mestizos, indios y negros.

Los carpinteros eran los trabajadores con mayor cualificación. En San Juan había maestros, oficiales, aprendices y allegados a este oficio. Igualmente, se distinguen los denominados carpinteros, carpinteros de carretas y los carpinteros de obra blanca, es decir, aquellos que se dedicaban a realizar muebles, altares y objetos diversos, pero que en determinados momentos participan de este proceso.

En la segunda mitad del siglo XVII se destaca el maestro carpintero de carretas Lorenzo de Saavedra, quien tenía como ayudante a un indio *consertado*, procedente de la Gobernación de Tucumán, de profesión carpintero, llamado Juan³². Por las mismas fechas aparece el Alférez García de la Torre, carpintero, sin identificar cualificación, que reside y trabaja en San Juan, y concierta con un indio llamado Felipe, como

²⁹ Ver Cuadro nº 2.

³⁰ AGP: Caja 1 A, Carp. 1, Doc.5, f. 17. Testamento. San Juan, 19 de septiembre de 1645. Llegó a pagar por uno de sus bueyes 10 ps.

³¹ Ibidem: Caja 2, Doc. 41, f. 2. San Juan, 14 de febrero de 1698.

³² Ibidem: Caja Fuerte, Caja 1 a 20, Doc. 17, f. 62. San Juan, 23 de febrero de 1657.

ayudante, por 50 pesos, más ropa, más tributo por año³³. En la misma época había en la ciudad otro maestro carpintero, Martín Fuentes³⁴

En la ciudad residió, en el último cuarto del siglo XVII, el maestro carpintero de *obra blanca*, Bernardo Manchego³⁵. En su inventario, efectivamente, aparecen objetos y herramientas para esta clase de trabajo, pero también herramientas para trabajos más rudos. Y por la misma fecha, reside y trabaja Bernardo de Trejo, oficial carpintero, natural de Valdivia, que tiene como ayudante a un indio llamado Cristóbal³⁶.

La herrería fue otro oficio necesario para la carretería. Los herreros de la ciudad parecen tener un status inferior a los carpinteros, porque no aparece ninguna diferencia de cualificación entre ellos. Desde la década del '20 hasta pasado mediado de siglo, trabaja el herrero Antonio Simoes, natural de Portugal. Se declara herrero, con su fragua y sus herramientas; pero al parecer, su profesión no le ha permitido adquirir una casa, ya que en sus últimas voluntades declara que alquila una vivienda a los padres dominicos y pide que se le exima de la deuda de los últimos tres años por ser pobre³⁷.

Otro herrero fue Diego de Calderón, que al parecer tenía más suerte que el primero porque, o intentaba salir de la ciudad en busca de mejor destino, o su labor era muy necesaria (por no haber otro), ya que para realizar un viaje a Córdoba, se le dio licencia con fianza del Cap. José Jufre de Arce³⁸. Seguramente la labor de los herreros tenía una menor significación, porque un importante número de propietarios cuenta entre sus bienes fraguas, que servirían para apaños menores. Esto restaría trabajos y no justificaba la presencia de un maestro herrero.

Para la preparación y laboreo de las carretas, antes y durante el viaje, el protagonista fue el indígena. El indio conducía la carreta, custodiaba la tropa y picaba al animal. Dicho está que existió un elevado número de encomenderos propietarios de carretas. Pues bien, los indios encomendados fueron los conductores necesarios en el negocio. A la orden de un capataz, mestizo, criollo o español se encontraban indígenas en diferente número y condición, de acuerdo a la tropa en la cual servían.

Así pues, el Cap. Baltazar de Cisterna tenía como capataz a Custodio Rodriguez, mestizo, y a los indios de su encomienda, conduciendo las carretas y cuidando el ganado acompañante. El Sargento Mayor Gregorio Morales de Albornoz declara tener 31 indios tributarios y 23 muchachos en 1643³⁹. Siendo éste un gran propietario, es de suponer

³³ Ibidem. San Juan, 1657.

³⁴ Ibidem, Doc. 26, f. 12. San Juan, 1663.

³⁵ Ibidem, Doc. 34. San Juan, 12 de febrero de 1680.

³⁶ Entre las herramientas de Trejo figuran: Tres sierras, dos garlopas, martillos, tenazas, formones, gubias, el banco para trabajar con su usillo, sierras pequeñas y *otros yierillos necesarios*. Ibidem: Doc. 38, f. 1. San Juan, 23 de julio de 1692.

³⁷ Ibidem: Doc. 3, f. 3. San Juan, 3 de julio de 1645

³⁸ Ibidem: Doc. 29, f. 5, San Juan, 1 de agosto de 1664.

³⁹ Fanchín, Ana: Aportes..., Op. Cit. Cuadro nº 1.

que parte de esos indios realizaban los transportes. Por su parte, el Cap. José Jofré de Arce indica que las carretas las guiaban los indios de su encomienda⁴⁰.

La mayoría del trasiego lo realizaban los llamados indios concertados. En este siglo en que se observa la paulatina descomposición del régimen de encomiendas en Cuyo, aparece al amparo de tanto desorden, ilegalidad y protección de las actividades de los encomenderos, un nuevo régimen de contratación de mano de obra indígena. Se trata de los llamados, en la documentación, *conciertos*⁴¹.

Estos contratos legitimaban la relación entre un encomendero y un indio o india. El sistema de arrendamiento por parte de los encomenderos de sus indios encomendados se advierte en Cuyo tímidamente desde comienzos del siglo XVII. Los contratos no sólo se reflejan en la propia región, sino también en Chile. Villalobos señala que los encomenderos arrendaban a sus indios a hacendados que no poseían encomiendas. Según el autor, los arrendamientos resultaban mejor remunerados que otro tipo de actividades⁴².

A lo largo de la primera mitad de siglo, se advierte que los indios escapaban de las encomiendas y que también los encomenderos abandonaban a sus indios, o les permitían servir a otras a cambio del pago del tributo. Muestra de ello es la cantidad de conciertos⁴³ entre vecinos de San Juan e indios o indias. Este sistema se extendió y propagó con el conocimiento de las autoridades, pero ante el desconocimiento de la Corona⁴⁴.

La relación entre los encomenderos y sus encomendados fue difícil. De hecho, en muchas ocasiones, los indios escapaban de sus encomiendas. Otros aprovechaban viajes de transportes para dirigirse de un extremo al otro de la Gobernación del Tucumán. Y otros, por el contrario, eran ofrecidos por los mismos encomenderos a personas que necesitasen mano de obra⁴⁵.

⁴⁰ AGP: Caja Fuerte, Caja 2, Doc. 41, f. 1, Op. Cit.

⁴¹ Estos contratos se podían realizar en forma directa entre el contratante y el indígena frente a un notario, con la presencia de testigos y en ocasiones a un fiador. Aparece sin embargo una segunda fórmula de contratación a través de un apoderado. Luego en los contratos figuran simultáneamente el poder y el contrato o concierto. En estos documentos el indio firma con una cruz o con mediante una tercera persona, reconocida y conocida en el medio.

⁴² Villalobos, 1974, T. II, p. 166.

⁴³ AGP: Fondo Histórico, Caja 1 a 42. 1601-1699.

⁴⁴ Varias disposiciones prohíben realizar este tipo de arrendamientos. Todas las cuales quedan claramente expresadas en la Recopilación de 1680, en cuyo articulado se lee: *Mandamos que los españoles no hagan conciertos, Calpizques, ni Mayordomos en quarta, ni en quinta ni otra cuota parte que los indios trabajaren y granjearen...*, so pena de 2000 pesos de oro para nuestra cámara y el fisco la primera vez, y el destierro por dos años las veces restantes. Evidentemente las autoridades metropolitanas eran conocedoras de la desobediencia de las ordenanzas relativas al trabajo para un tercero, de los indios encomendados. E intentaron poner coto a estas ilegalidades con escasos resultados tal como veremos en el caso de San Juan de la Frontera. Recopilación, 1680, Libro VI, Título I, Ley XXXVIII “Que no haga concierto sobre el trabajo y granjería de los indios”. Antecedentes a esta ley 1551, 1609.

⁴⁵ Contrato 1656 en el que Juan Bta de Oro Bustamente alquila a Mateo indio.

Lo cierto es que de la totalidad de los conciertos analizados, un 80% eran indígenas de otras zonas del espacio peruano-platense, y un 20% solamente corresponden a indios de encomiendas de la ciudad. Córdoba, La Rioja, Corrientes, Santiago del Estero y Potosí son las localidades de origen más citadas en los textos. Esto nos hace pensar que los indios llegaban a Cuyo en las llamadas carretas del vino⁴⁶, es decir, en los transportes que se realizaban de Cuyo al Este con vinos de la producción local, y regresaban a la región con productos de aquellos lugares. Estas ocasiones serían las que los indígenas aprovechaban para escapar de sus encomiendas y trasladarse a Cuyo, donde acordaban concierto o contrato de trabajo.

Igualmente, la existencia de un elevado número de indios forasteros es indicativa de la falta de mano de obra indígena en San Juan, dado el escaso número de indios oriundos de la ciudad, o de ciudades vecinas como Mendoza y San Luis. No obstante, aparecen como arrendatarios de indios del lugar importantes y reconocidos miembros de la sociedad sanjuanina. Estas situaciones muestran sobre todo, la consolidación del sistema de conciertos en la región como una forma más de justificar los negocios e intereses de los encomenderos. Porque los contratantes son personas vinculadas especialmente con las actividades vitícolas o sus derivadas, como fue el caso del transporte⁴⁷. Al mismo tiempo es importante destacar, que es a través del transporte desde donde se promovían las mayores posibilidades de inversión, y con éstas, la obtención de beneficios seguros.⁴⁸

El número de indios, locales o de otras ciudades, sin encomendero conocido, es relativamente bajo, el 16%⁴⁹. Por el contrario, el porcentaje de indios encomendados y dados en arrendamiento es muy elevado, un 85%. Lo cual indica que se trata de un mecanismo creado por los mismos encomenderos para solventar, entre otras cosas, el tributo del indígena y su manutención.

El 85 % de los indios contratados son de fuera del Corregimiento de Cuyo. Prevalcen los indígenas procedentes de la Gobernación del Tucumán. En algunos contratos se incluye la profesión del indio, es el caso de los carpinteros, que casualmente son *consertados* por transportistas cuyanos. Seguramente el tener algún

⁴⁶ Margarita Gascón señala que a partir de principios del siglo XVII una parte importante de las redes de relaciones mercantiles de la periferia sur del Virreinato del Perú se relaciona con el establecimiento de un ejército profesional en Chile. Gascón, Margarita, “Comerciantes y redes mercantiles del Siglo XVII...”, Op. Cit, pp. 413, 417.

⁴⁷ AGP: Caja 1 A, Carp. 1, Doc. 3, f. 14. San Juan 22 de mayo de 1617. Concierto entre D. Juan de Lemos y un a india. Igualmente los contratos firmados por Raymundo de Barrionuevo, Teresa de Pozo y Silva, Marcos Páez de Silva, Magdalena Gil de Oliva, Juan Jufre de Arce, Juan Jufre de Arce Villavicencio Baltazar de Lemos y Gamboa.

⁴⁸ Torres Sánchez, Jaime: Haciendas y posesiones de la Compañía de Jesús. El Colegio de Caracas en el siglo XVIII. CSIC-Diputación de Sevilla, Sevilla, , 2001. p. XV a XXIII. Puede verse también Fanchín, Ana: “Los Habitantes, una visión estática”, en *Espacio y Población. Los Valles cuyanos en 1777*. Academia Nacional de la Historia San Juan, , p. 47 a 92 p. 52.

⁴⁹ Son respectivamente los contratos de Juan (1602) Mateo (1602), Juana (1617), Juan (1645), Cristóbal (1645), entre otros.

tipo de capacitación laboral aumentaba el interés del contratante, sobre todo si esta capacitación estaba directamente relacionada con la actividad que desarrolla dicho contratante.

Entre los contratantes de indios, el 90 % son hombres de la ciudad, que tenían la condición de encomenderos, y casi un 100% ostentan además alguna función de tipo militar. Esto nos hace pensar tal como indica Pinto Rodríguez, que “el mundo indígena y la sociedad colonial convivieron en la frontera desde el siglo XVII al amparo de una complementariedad que contuvo el conflicto y favoreció las relaciones pacíficas”, generando una interesante integración regional acompañada por una convivencia armónica⁵⁰.

En 1602 encontramos el primer documento donde aparecen *consertados* (sic) un indígena con un transportista de vinos de San Juan⁵¹. A partir de este momento y a lo largo del siglo, el número de concierto se acrecienta de tal manera que, para mediados del mismo, podemos cifrar el número de indios concertados en más de veinte al año. Número que aumenta a medida que avanza el siglo. Tal vez por ello, en el inventario del P. Lucero se dice *porque los indios que las manejan son concertados* y se teme que no regresen del viaje y se pierdan las carretas, para lo cual ponen sumo cuidado⁵².

Estos indios concertados se convirtieron a la vez en una mercancía negociable se arrendaban a un tercero, cubriendo de esta manera su salario anual y obteniendo una buena ganancia. En la tropa de Catalina de Bustos figuran 7 indios, con un salario por viaje de 30 pesos, aproximadamente la misma suma que cobra por año un indio concertado. Es posible que los encomenderos, o aquellos que tenían indios en concierto, alquilasen sus indios a un tercero para cubrir con el valor del alquiler el salario del indio y / u obtener cierta rentabilidad sobre la posesión de los mismos.

La presencia de esclavos en los transportes del vino es difícil de comprobar, aunque sí se puede suponer que en algunos transportes pudieron participar. Los propietarios de tropas declaran tener esclavos, en número de entre 3 y 10. Seguramente la participación de éstos en los transportes suponía un gran riesgo para sus dueños. Un esclavo valía entre 300 y 700 pesos dependiendo de la edad y su salud. Perder a un esclavo era un gran riesgo para su dueño, por lo tanto debemos pensar en una actuación minoritaria de éstos en este sector de la actividad vitivinícola.

Sí aparecen esclavos conduciendo carretas desde Buenos Aires a San Juan, exactamente en fecha posterior a su adquisición, pero es aislado el esclavo que sale desde San Juan a los mercados. No obstante, a fines de siglo, a partir de los testimonios

⁵⁰ Pinto Rodríguez, Jorge: De la inclusión a la exclusión. La Formación del estado, la nación y el pueblo mapuche. ., Universidad de Santiago de Chile, Santiago, Colección IDEA, 2000, p. 9.

⁵¹ AGP: Fondo Histórico, Caja Fuerte, Caja 1 a 20, Carp. 1, Doc. 1. Concierto firmado entre Juan indio y Andrés Jiménez. San Juan, 1602.

⁵² Ibidem: Caja 2, Doc. 27, f. 1 y sgtes., Op. Cit.

de un pleito, se declara que el Capitán José Jofré de Arce, tiene trabajando en sus carretas además de indios, a sus esclavos, aunque no se indica el número⁵³.

LOS VIAJES: SOCIEDADES, FLETES, MERCADOS

Si la propiedad de las carretas fue individual, en el avío y contratación de las mismas no se mantuvo este carácter. Aparecen pues, varias figuras. Una tropa podía salir sola o en compañía de otras; en algunas ocasiones, varios propietarios de tropas se asociaban para sacar una carga en forma conjunta; y otras veces, varios propietarios de caldos se asociaban para contratar a una tropa en concreto.

Seguramente, los riesgos que implicaban un largo y duro camino, animaron a los propietarios a asociarse como una forma de protección frente a la adversidad, y por supuesto, en defensa de sus intereses.

En 1617, entre el Cap. Baltazar de Cisternas y D. Martín Pérez de Anguiosar⁵⁴, firman escritura de sociedad para enviar ocho carretas a la ciudad de Córdoba⁵⁵. En el concierto o acuerdo que firman se estipula que Cisternas *pone parte de ocho carretas aderezadas con sus bueyes, yugos, coyundas e indios*. Por su parte, Anguiosar pone el vino de su bodega para que carguen las carretas, cuyo destino era la Gobernación del Tucumán.

Acuerdan que una vez realizada la venta, una vez excluidos los costos, corrían de cuenta de ambas partes de las ganancias lo primero que hará Anguiosar es pagar una deuda de 50 pesos que tiene con Cisternas, pero el contrato no describe cómo se repartirá el resto de la ganancia, de haberla⁵⁶. El trato llegó a buen fin porque en 1618, un año más tarde, se declara la escritura cancelada⁵⁷. Tal como queda reflejado, estos acuerdos, conciertos, mancomunidades o asociaciones, podían organizarse sólo por un viaje y con motivos diversos. En este caso la cancelación de una deuda.

En 1680, los capitanes Juan Jufré de Arce, Juan Jufré de la Barreda y Tomás Jufré *mancomunados y cada uno por sí insolidum* se comprometen a pagar al Capitán Cristóbal de Maturana o a quien él diese poder, 300 pesos, por *nos acomodar y aser buena obra*, en el término de cinco meses en el Puerto de Buenos Aires, Santa Fé y Córdoba, por llevar nuestras carretas⁵⁸. En este caso, la mancomunidad o asociación se produce entre los propietarios de vino y carretas, con quien oficiará como capataz de la tropa.

⁵³ Ver Apéndice nº 1.

⁵⁴ En ese momento era Alcalde Ordinario del Cabildo. AGP: Fondo de Tribunales, Caja 1 A, Carp. 1, doc. 3., f. 29. San Juan, 9 de Octubre de 1618.

⁵⁵ Ibidem: f. 29. San Juan, 23 de Septiembre de 1617.

⁵⁶ Ibidem: Doc. 3, f. 29. San Juan, 23 de Octubre de 1617.

⁵⁷ Ibidem: en nota cruzada. San Juan, 9 de octubre de 1618.

⁵⁸ Ibidem: Doc. 21, f. 3. San Juan, 3 de enero de 1680.

Por la misma época, aunque reseñado con posterioridad, se registra la mancomunidad entre el Capitán José Jofré de Arce y el Capitán José Bravo de Montenegro. Compraron 12 carretas con todos sus aperos por 2000 pesos a Rodrigo de Junco. Se adjudicaron por acuerdo, cada uno, seis carretas con todos sus aperos. Al parecer esta sociedad no tuvo buen fin porque no se sabe si las carretas se perdieron o se desgazaron para venderlas por partes, no antes de realizar varios viajes⁵⁹.

Lo cierto es que vitivinicultores y transportistas se aliaban con mejor o peor suerte con el fin de hacer llegar los caldos a sus mercados. Pero siempre teniendo presente que era más eficaz realizar los viajes en conjunto para lograr mayor seguridad, y con ello, mayor posibilidad de éxito. Es cierto, también, que actuar conjuntamente supone arriesgar individualmente un menor capital: lo importante era sacar fuera de la región una producción vitivinícola a todas luces en crecimiento.

Hasta pasados mediados de siglo no se registran fórmulas concretas de contratos de fletamentos. El flete, es decir, el valor real de transporte desde el lugar de origen al destino, preocupó al tráfico comercial en general, y sobre todo, a aquellas regiones de economías acotadas por la propia dinámica. El flete incluía el gasto del transporte, de la gente y de la subsistencia de esas personas, sin olvidar un cierto margen de ganancia.

El primer contrato de flete que encontramos con una fórmula reglada y acorde a las leyes, corresponde a 1657. No quiere decir esto que en épocas anteriores no se firmaran estas escrituras, aunque en la documentación figuran como obligaciones, pero sin aclarar que corresponden a los gastos de flete. Lo primero que hay que destacar es su elevado valor. Esto influía decididamente en el precio final de la mercancía puesta en el mercado. Si en la ciudad de origen la arroba de vino costaba en 1.5 y 2 ps., al llegar al mercado podía costar entre 7 y 12 ps., según su destino. Lo más barato era trasladarlo a San Luis⁶⁰, mercado muy minoritario. Los mercados más altos eran Tucumán o Buenos Aires⁶¹.

El 22 de Marzo de 1657, se presentan ante el Escribano Público, el Sargento Mayor Gregorio Morales de Albornoz con Antonio Suárez, residente en la ciudad⁶², para firmar un concierto por el cual el primero se compromete a darle tres carretas con sus bueyes e indios para que *las pique fletadas para que vayan con su tropa a que despachar este año por precio de sento quinse pesos cda carreta si fuesen a San Fé y si fuesen a Córdoba por sesenta pesos cada una*; asimismo le da la carga a 10 reales la arroba y *las botijas enesteradas a dies reales cada una*. Por su parte, Suárez se compromete a que si montase más carga, le daría parte de esas ganancias. De esta manera se refrendaba el contrato de flete, muy descriptivo⁶³.

⁵⁹ Ibidem: Op. Cit. San Juan, 12 de febrero de 1698.

⁶⁰ En San Luis 7 pesos la arroba. Ibidem: Op. Cit.

⁶¹ En Buenos Aires 12 ps. arroba.

⁶² Individuo sin otra referencia documental que la presente.

⁶³ AGP: Caja 2, Doc. 17, f. 69. San Juan 23 de marzo de 1657.

A partir de 1675⁶⁴, las cartas de fletamento⁶⁵ reciben tal nombre y se ajustan a unas cláusulas concretas, lo que da idea de una mayor organización infraestructural y jurídica del tráfico. En esta fecha, en concreto, se firma el contrato entre el Alférez Jacinto Medina de Bentacur y el Capitán Juan Jufre de Estrada. En dicho contrato se estipula la cantidad de carretas, cuántas botijas irían en cada carreta, el flete por unidad despachada, la fecha en que se ha de iniciar el viaje, las costas que se pagarían si se retrasase la salida estipulada, en cantidad de botijas (30).

El transportista se obliga a entregar las botijas de Medina Bentacur en el Puerto de Buenos Aires. Lo más llamativo de dicho contrato es cómo se reparten las pérdidas, estipulando escrupulosamente la competencia de cada uno. Finalmente, aclara que al regresar del Puerto las carretas no están afectas a ninguna tasa.

Si bien el precio del flete se determina de acuerdo a la distancia por recorrer, en ocasiones existe cierta indefinición al establecer la cantidad porque, aunque el contrato establece un destino, el flete acordado corresponde a otro destino. Es posible que en ocasiones el acuerdo fuera para un destino, pero al llegar a aquél y estar la plaza abastecida, la carreta o carretas siguiera camino a la ciudad más próxima. Esto parece detectarse en la carta de fletamento firmada entre Hernando Alarcón y el Alférez Juan de Orta, cuyo destino era Santa Fé⁶⁶, dado que el precio final por unidad es el mismo que al puerto de Buenos Aires.

En otras cartas de fletamento, como la firmada entre el Capitán Juan de Miranda y el Alférez Cristóbal Maturano, establecen el precio del flete según el destino: 80 ps. a Santa Fé y, 125 ps. si llegasen hasta Buenos Aires. Entre las cláusulas figuran multas por demora, como así que llevarían 20 botijas por carreta⁶⁷.

Cuadro N° 2:

Precio de los fletes en el S. XVII	
Destino	Precios
Córdoba	60 ps.
Santa Fé	80 - 110ps.
Buenos Aires	115-130 ps.

Fuente: Elaboración propia a base de AGP: Caja Fuerte, Caja 1 a 20.

El flete y los impuestos fueron las variables que más influyeron sobre el precio del vino en el mercado. Al precio en origen, es decir, entre 1.5 y 2 pesos por arroba, había que sumarle un recargo en orden a flete: de 3 pesos si tenía como destino final Córdoba, 4,75 pesos si lo era Santa Fé, y 6,12 pesos si se guiaba hasta Buenos Aires. A ello había que sumar algún impuesto en Córdoba y a la entrada de Buenos Aires, que

⁶⁴ Ver Apéndice Documental n° 1. El mismo tipo de cláusulas de multa por demora y rotura aparecen en la carta de fletamento de 1680. AGP: Doc. 34, f. 5. San Juan, 8 de enero de 1680.

⁶⁵ Puede decirse fletamento o fletamiento. Moliner, María: Diccionario del uso del español. Gredos, Madrid, T. I, p. 1315.

⁶⁶ AGP: Doc. 34, f. 4. San Juan 18 de diciembre de 1675.

⁶⁷ Ibidem, Doc. 34, f. 5. San Juan, 12 de enero de 1676.

correspondía a cada botija o carreta, pero de los que no hay constancia documental, sino tan sólo alguna referencia⁶⁸.

Así pues, con estos instrumentos y por estos medios, llegaban los caldos a los mercados. Las tropas de carretas con vino se distribuían hacia el Norte y hacia el Este. Las que tenían como destino los mercados del Norte se esparcían por Córdoba y las diversas ciudades de la Gobernación del Tucumán, algunas incluso llegan hasta Potosí. Las que toman rumbo al Este se dispersan entre San Fé y Buenos Aires. Santa Fé, supuestamente, como distribuidor hacia el Paraguay y, Buenos Aires para atender la demanda de una ciudad que comienza a crecer a fines del XVII.

Ahora bien, no se registran tropas que tengan un único destino, o registren siempre el mismo; sino por el contrario, el mercado podía ser aleatorio, dependiendo de la demanda existente en las ciudades de paso en el largo camino⁶⁹. Las tropas seguían la senda de la demanda y del mejor precio en cada caso. De ahí que no exista, de momento, una clasificación de las tropas según los destinos.

A medida que transcurre el siglo, Buenos Aires lentamente gana el terreno conquistado por las ciudades de la Gobernación del Tucumán. En este sentido, no es fácil saber con exactitud a qué ciudad de esa Gobernación se dirigen porque, tanto en las cartas como en otros documentos, se dice: Gobernación del Tucumán, Provincias del Tucumán o Provincia de Tucumán, con lo cual no se puede precisar cuándo se refieren a la ciudad de Tucumán y cuándo a las diversas ciudades de la Gobernación. Igualmente, Córdoba aparece como destino final, o como centro redistribuidor.

CONCLUSIÓN

A lo largo del siglo XVII en San Juan de la Frontera, Provincia de Cuyo, Reino de Chile, se fue estructurando una de las actividades subsidiarias más importantes de la actividad vitivinícola. Hasta ahora teníamos un acentuado conocimiento de cómo se había organizado la actividad en el siglo XVIII, pero desconocíamos casi por completo la dinámica del siglo inmediatamente anterior. Así pues, tras analizar las fuentes, detectamos que desde el comienzo del crítico siglo XVII y quizás con anterioridad, en San Juan de la Frontera se conforma toda una estructura mercantil, centrada en la comercialización de sus vinos.

En este sentido hemos comprobado cómo además de consolidarse el tráfico hacia los mercados del Norte y, en menor medida, del Este, existió una completa infraestructura de transportes visualizada a partir de las tropas de carretas. Así pues la

⁶⁸ Gascón, Margarita: Comerciantes y redes..., Op. Cit., p. 435, hace alusión a la evasión de impuesto a los vinos al pasar por Córdoba. Recordemos que en aquella ciudad se asentaba una aduana seca; p. 426 indica que en 1670 Domingo Sánchez Chaparro que había sido Corregidor de Cuyo, fue elegido para representar a los comerciantes de vinos locales (Mendoza) para interponer recurso porque el Cabildo de Buenos Aires había decidido elevar el impuesto a los vinos.

⁶⁹ Ver Apéndice nº 1.

carretaría, según hemos podido comprobar, se erige como una actividad dinámica que se convierte asimismo en un instrumento del comercio, pero a la vez, sorprende cómo, para esta época, posee su propia organización interna, en la cual participan todos los agentes sociales: beneméritos, militares, la Iglesia y gente del común.

El transporte, asimismo, generaba un cúmulo de actividades asociadas, tal es el caso de la herrería, la carpintería y la cría de ganado, mostrando el dinamismo propio de las economías en expansión, no sin ciertos límites, como los impuestos por la misma situación geográfica, las trabas administrativas, las distancias, y el hecho de transportar mercancías muy delicadas por los materiales de sus recipientes, como así también por las características del producto.

Los indígenas son los protagonistas necesarios de este transporte, y en menor medida, los esclavos. Dirigidos por capataces expertos, transportaban a miles de kilómetros los caldos locales y retornaban con efectos de Castilla o efectos de la tierra, pero también con metálico.

El transporte, fue sin duda, un negocio de riesgo en el que se participaba individual o colectivamente para solventar la dureza del camino, pero también para hacer grupo de presión en los mercados y defender el precio de los productos transportados. Es, igualmente, una actividad totalmente regulada.

Los contratos y afletamientos dan cuenta de esta organización. En aquellos quedaban claramente definidos las obligaciones y derechos de cada una de las partes involucradas, intentando que ambas obtuvieran una retribución de acuerdo al riesgo que asumían. Fue una actividad lucrativa para los implicados, pero también para los oficios urbanos, para los intermediarios en los mercados, y para el mercado local. Porque gracias a aquella larga fila de tropas de carretas, la ciudad se veía recompensada con todos aquellos productos de que carecía, y que conseguía, a pesar del riesgo que corrían aquellas carretas, insertarse en un activo comercio interregional y formar parte del paisaje de sierras y pampas del siglo XVII del espacio peruano-platense.

Apéndice N° 1: Propietarios, tropas y destinos

Fecha	Nombre	N° de carretas	N° de bueyes	Destino
1601	Cap. Juan Gil de Heredia ⁷⁰	Tropa		
1601	Mateo Pizarro	5	20	
1603	Cap. Pedro Bustos ⁷¹	Tropa		
1617	Cap. Juan de Barrientos ⁷²			
1617	D. Andrés de Jiménez ⁷³	13	8 ⁷⁴	
1617	Cap. Baltazar de Cisternas	8	44	
1642	D ^a Margarita de Arce Villavicencio. Vda. del Cap. Juan Jufre	8		Córdoba Buenos Aires
1642	D. Diego Lucero de Tobar	2	65-70 ⁷⁵	
1642	D ^a María Magdalena de Videla ⁷⁶	10	50	
1645	D ^a Beatriz Jufre de Arce	4		Córdoba
1645	Alferez Francisco Medina de Castro	4		Córdoba
1645	Andrés Mendes Cordobán	3	15	Tucumán
1645	D. Juan Besera	2	30 ⁷⁷	Córdoba
1651	D. Raymundo de Barrionuevo	6	36	Córdoba
1655	D. Juan Bautista de Oro Bustamante	12		Córdoba Santa Fé Buenos Aires
1656	D ^a Catalina Bustos ⁷⁸	6	36	Buenos Aires
1657	D. Teresa del Poso y Silva, Vda. del Sargento Mayor Andrés de Lemos Cap. Alonso del Poso y Lemos	Tropa		Córdoba
1657	Sargento Mayor Diego Salinas y Heredia	Tropa		Buenos Aires
1657	Cap. Marcos Paéz de Silva	Tropa ⁷⁹		Buenos Aires
1657	Sargento Mayor Gregorio Morales de Albornoz ⁸⁰ Antonio Suárez	3	18	Santa Fé Córdoba
1657	Cap. Juan Jufre de Arce Villavicencio ⁸¹	Tropa		Buenos Aires
1661	Tte. Juan Gil de Quiroga	Tropa		Tucumán
1663	Padre Marcos Lucio Lucero ⁸²	5 ⁸³	54	Tucumán

⁷⁰ Se le otorga encomienda en 1605. Además tenía una tropa de carretas equipada y con *mayordomo en casa y hacienda y yendo y viniendo con sus carretas*. El mayordomo era Juan de Medina. San Juan, 1603. Ibidem, Caja 1 A, Carp. 1, Doc.3, f.4. Ostentaba una merced que aparece citada en el testamento de D. Juan de Sosa que administraba la merced y el trabajo de las cuadrillas de indios que extraían oro. Dicho Juan de Sosa era morador de La Serena y nacido en Oporto (Portugal). Cree merecer por su trabajo unos setenta pesos por año. Ibidem, Doc. 2, f. 21 a 26. San Juan, 17 de octubre de 1601.

⁷¹ Las conducía Juan de Medina. AGP: Caja 1 A, Carp. 1, Doc. 3, f. 4. San Juan, 15 de Marzo de 1603.

⁷² Natural de la Ciudad de Córdoba de la Gobernación del Tucumán.

⁷³ Natural de Córdoba, Andalucía.

⁷⁴ Dice que tenía una boyada en el *Xagüey*. No hemos podido identificar éste sitio.

⁷⁵ Es el número de la boyada que tiene pastando en Mogna.

⁷⁶ Nieta de D^a Margarita de Arce Villavicencio, al casar con Cap. Sacarías de la Sierra (vecino de Mendoza) recibe como dote las carretas

⁷⁷ *Con todo su aliño*. AGP: Caja 1 A, Doc. 5, f.13. San Juan, 1645.

⁷⁸ En la carta de dote además de especificar el número de carretas y bueyes dice que en 1657, es decir al año siguiente, le dará 500 pesos para *carretas nuevas, y boies y vino y botijas para n aumento de dicha dote*.

⁷⁹ La documentación no indica el número de bestias.

⁸⁰ Vecino Encomendero. En 1675 ejerce el cargo de Juez de Oficiales Reales.

⁸¹ En ese año Alcalde Ordinario.

Fecha	Nombre	Nº de carretas	Nº de bueyes	Destino
1664	General Manuel Fernández Romo	7	56	
1669	Cap. José Jofré de la Barreda	5	30	Córdoba Santiago del Estero
1675	Alferez Antonio Gómez	Tropa		Buenos Aires Tucumán
1675	Hernando Alarcón	2		
1676	Cap. Juan de Miranda	9		Santa Fé Buenos Aires
1677	Cap. Juan Jufré de Estrada ⁸⁴	10		
1680	Cap. Cristóbal Maturana Cap. Juan Jufré de Arce de la Barreda	Tropa		Buenos Aires Santa Fé Córdoba
1680	Cap. José Jofré de Arce ⁸⁵ Cap. José Bravo de Montenegro	12		Tucumán
1680	Cap. Diego Jofré de Arce	2 ⁸⁶		Buenos Aires
1681	Maestre de Campo Juan de Oro	Tropa		Tucumán
1681	Cap. Pedro de Sura y Aragón	Tropa		Tucumán
1682	Cap. Juan Jofré de Estrada ⁸⁷	Tropa		Tucumán
1682	Alférez Pedro Bejarano	10	60	Buenos Aires
1682	Diego Cano	5	30	Buenos Aires
1683	Maestre de Campo Juan de Oro Pedro Bejarano	12		Tucumán
1683	Cap. Fernando del Poso	8		Tucumán
1689	Diego Díaz	2		
1690	Cap. Juan de Balmaseda	5		Tucumán
1690	D. Juan Ramirez de Torre Blanca ⁸⁸	4		
1692	Antonio de Rivera ⁸⁹	1		Buenos Aires
1692	Pedro de Guzmán	2		
1692	Luis Lucero	3		Buenos Aires
1693	Convento de Santo Domingo	6		Buenos Aires

⁸² Lega las carretas a Diego de Baca. Las carretas eran de lapacho.

⁸³ En 1656 se dice que tenía 11 carretas. Testamento de D^a Ana Jufré de Estrada AGP: Caja Fuerte, Caja 1 a 20, Doc. 17. San Juan, 22 de abril de 1656

⁸⁴ En 1677 se embargan 5 de sus carretas por un impago en Santa Fé. AGP: Caja Fuerte, Caja 2, Doc. 33, f. 6. San Juan, 8 de Noviembre de 1677.

⁸⁵ En esta fecha es Mayordomo de la Iglesia Matriz. A las tropas las guiaba su hijo el Alférez Tomás Jofré.

⁸⁶ La familia poseía un número mayor de carretas, pero no se han podido cuantificar.

⁸⁷ En 1687 sigue manteniendo la tropa.

⁸⁸ Tras su muerte los peritos declaran que era tratante y contratante. Testamento. AGP: Caja 1 B, Carp. 1, f. 1. Las carretas eran de lapacho con sus aperos, yugos, coyundas y cuartas. San Juan, 4 de abril de 1701.

⁸⁹ Debió tener una tropa dado que es muy nombrado en la documentación, pero no se ha podido cuantificar el número de carretas.

Fecha	Nombre	Nº de carretas	Nº de bueyes	Destino
1698	Cap. José Jofré de Arce Cap. José Bravo de Montenegro	12		

Fuente: Elaboración propia a base de AGP: Caja Fuerte, Caja 1 a 20 y Fondo Histórico: Libro 13, f. 10 a 36

Apéndice nº 2: Carta de Fletamento

Sean quantos esta carta de fletamiento vieren como yo el Cap.n Juan Jufre Destrada vezino encomendero desta ... otorgo que fletó al alferez Jazinto de Medina Betancur diez carretas con todos sus aperos bueyes y picadores para el Puerto de Buenos Ayres, a Razon de siento y quinze pessos cada carreta que hazen un mill siento y zinq.ta pessos que confieso aber recebido del suso dho (...) y por la misma rason me obligo de llebar en cada carreta a beynti una botijas que hazen duzientas y diez botijas, las quales tengo en mi poder, llenas de vino y bien acondicionadas y ede salir con dhas carretas de esta ciudad a fin de mes de febrero de setenta y seis y passado dho tiempo, y no saliendo me obligo de pagarle los pastos y menoscabos de la Retenzion, con declarazion, que treynta botijas de Bino, de las dozientas y diez se las edado, por la detenzion, que atendido con los menoscabos, que a tenido, por no haber salido antes y me obligo de entregar las dhas duzientas y diez botijas de vino al dho Alferez Jazinto de Medina Betancor en el Puerto de Buenos Ayres, o a quien su poder o causa hubiere menos las que se quebraren, o mermaren, que edeser obligado a enterarlas, o pagarlas a como balieren en dho Puerto y las q' digo, andeser p.r quenta y riesgo del dho Alferez Jazinto Betancor y las que paresieren barrenadas o habiertas por la boca ede ser obligado a pagarlas o enterarlas en dho puerto y si acaso p.r causa de atarse algun nobillo le quebrare alguna botija tambien ede ser obligado a pagar las que se quebraren y asimesmo, es declarasion que una carreta de las diez se las doy sin llebarle, flete alguno, que aunq' declaro ser diez las fletadas se entienden no ser mas que nueve, y la una le presto para que baya la carga en ella, y se me buelva con las demas y los siento y quinze pessos del flete de ella me doy por resebido de ellos como lo declaro al principio, que la dha carreta y treynta botijas de bino referidas se las doy por la dha retenzion, y al seguro de lo que dho es otorgo la presente ante el Cap.n Jeronimo de Ayala (...) siendo testigos Capp.n Antt° de Balmaceda – Bals *sic* Ferreyra – Cap.n Antt° Castro Cruz (...) otro es declarazion que a otro dia de llegar dhas carretas al dho puerto y descargando andebolber a salir sin grabamen ninguno= con declaraz.on de q' asta q' este enterado y satisfho el dho alf Jacinto Vetancor de la dha carga no salgan las dhas carretas las q.s obligo y sus bueyes al seguro deste otorgamiento. Firman: Juan Jufre Destrada – Ante ayala

AGP: Ibidem: Caja 2, Doc. 34, f.2.