

ARRIEROS Y CARRETEROS TUCUMANOS. SU ROL EN LA ARTICULACION REGIONAL (1786-1810)

Lic. Cristina López de Albornoz

Universidad Nacional de Tucumán

La jurisdicción de San Miguel de Tucumán fue identificada hasta fines del siglo XIX con las carretas y el negocio de los transportes.

La ubicación privilegiada de la ciudad -especialmente luego de su traslado al sitio de La Toma-, le permitió actuar de nexo entre las rutas de comunicaciones que unían Buenos Aires y el Alto Perú y demás regiones aledañas. Pero también el hecho de contar con extensos bosques con muy buenas maderas duras incidió para que la jurisdicción se convirtiera en la principal fábrica de las carretas que circulaban por la gobernación, e incluso de las que se vendían en las restantes ciudades de la región. A ello se sumaba también, el hecho de que la jurisdicción contaba con excelentes campos de pastoreo para la crianza y engorde de mulas y bueyes.

Junto a los carreteros mendocinos que dominaban el espacio cuyano, y los fleteros santafecinos que circulaban por los caminos que unían Paraguay y Córdoba, los vecinos tucumanos encontraron en la fletería una actividad muy lucrativa cubriendo la ruta Potosí-Buenos Aires y caminos conexos, y aportando un ingreso bastante importante a la balanza comercial de la jurisdicción.

Desde la segunda mitad del siglo XVIII, con la reactivación mercantil producida por el creciente fenómeno de atlantización de la economía (que culminará con la creación del Virreinato del Río de la Plata, la apertura legal del puerto de Buenos Aires al comercio internacional y su ascendente papel de centro redistribuidor mercantil, sumado al acoso de los indios chaqueños que afectaron especialmente a la ciudad de Santa Fe y los tradicionales caminos colindantes al Chaco), el papel de los fleteros tucumanos será más destacado en la circulación por las rutas comerciales del Virreinato.

El aumento general del tráfico comercial que se observa desde 1750 en adelante entre Buenos Aires y Jujuy permitió también un incremento correlativo de la carretería tucumana, según lo demuestran las cifras que sobre carretas y cargas de mulas quedaron registradas por la provincia de Buenos Aires¹.

Hasta 1870 las grandes distancias fueron cubiertas por el transporte de carretas y de mulas, lento, costoso y problemático.

El objetivo de este trabajo es aportar elementos para analizar el papel de los carreteros y arrieros tucumanos en el tráfico regional y su inserción en la economía general y los circuitos de los flujos mercantiles.

Fuentes utilizadas

Lamentablemente, y a pesar de la importancia de la carretería como actividad económica de la jurisdicción tucumana, pocas fuentes cuantitativas directas han quedado para evaluar la justa incidencia de este rubro en la economía regional. San Miguel de Tucumán fabricaba carretas, vendía carretas o partes de ellas a otras jurisdicciones y contrataba servicios de flete para el extenso espacio comprendido por el extremo meridional de las posesiones hispanas de América del Sur. Pero las fuentes que se han conservado para el registro de esta actividad consisten en los Protocolos Notariales que testimonian los contratos de flete de algunos vecinos y sus testamentos, que consignan entre los bienes, numerosas carretas y centenares de bueyes de tiro. Para identificar a los principales carreteros tucumanos sólo quedó el registro de una decena de ellos efectuado en el año 1806, cuando fueron convocados como "gremio" para aportar donativos al Ramo de Hospital de Tucumán. Para las fechas anteriores, el trabajo de identificación de carreteros y el destino de sus transportes ha sido posible mediante la lenta selección que se hizo a través de las guías de comercio expedidas desde Tucumán para registrar el movimiento comercial de exportación y re-exportación de productos entre los años 1786 y 1810.

Estas fuentes, aunque indirectas, son bastante completas y confiables, como ya se comprobó en un trabajo previo². Ellas permiten identificar a los principales carreteros tucumanos (familias completas, en algunos casos), los circuitos que recorrían, el número de viajes que efectuaban por año y los meses del año que elegían para los diferentes destinos. En ciertos casos ha sido posible también identificar el número de carretas que partían en cada contingente, y que generalmente estaba relacionado a la tropa con que contaba cada carretero. Sin embargo, la identificación de los carreteros que transportaban las mercancías se registró con disparidad en cada año, oscilando entre el 35 y el 95% las guías que consignaron el nombre del transportista.

Carreteros tucumanos de fines del siglo XVIII

En el esquema de la economía colonial, la base de la riqueza de los colonos residió siempre en la explotación de los productos naturales de las diferentes zonas con el fin de poder gozar de los beneficios del mercantilismo. Las ventajas ecológicas de la jurisdicción de San Miguel de Tucumán, con sus bosques subtropicales de maderas duras y blandas, le permitió a los vecinos desarrollar actividades muy lucrativas en el contexto del comercio y los mercados de la región: la fabricación de carretas y muebles rústicos. Justamente fue la primera de estas actividades la que les permitió a los

pobladores tucumanos abastecer el sistema del transporte de la región mediante el negocio de la fletería, desarrollado tradicionalmente por importantes familias de encomenderos y hacendados locales durante los siglos XVI y XVII.

Ya en 1591 el gobernador Juan Ramírez de Velazco contó con “14 carretas construidas en San Miguel de Tucumán Ciudad proveedora de estos vehículos no solo para toda la Gobernación sino también para Buenos Aires; 120 bueyes se turnaban en el trabajo de arrastrar las pesadas moles”³.

Las tropas de carretas de los vecinos pudientes de San Miguel conformaban gran parte de sus bienes. Entre los bienes que conformaban la dote de Da. Francisca de Rojas (cuyo total ascendía a 7.584 ps.), 2.000 ps. los constituían las carretas valuadas a 40 ps. cada una (un total de 50 unidades)⁴. Durante el siglo XVII, numerosos protocolos notariales testimonian los contratos de sociedad entre comerciantes (santiagueños, salteños, e incluso porteños) y carreteros tucumanos para transportar los productos de cada localidad⁵. Incluso se concertaron sociedades entre vecinos tucumanos para establecer carpinterías con indios de los repartimientos propios, para la fabricación de diferentes bienes (es de suponer que también se fabricarían las famosas carretas). La importancia de la carretería como actividad económica de San Miguel de Tucumán puede advertirse en otro contrato notarial que testimonia como un vecino tucumano hizo el trueque de su estancia, por carretas y bueyes de tiro⁶. Obviamente la actividad de carretero resultaba ser más beneficiosa que la de estanciero.

El siglo XVIII significó, para las colonias americanas, ciertos cambios implementados desde la metrópolis, que provocaron mayores beneficios en determinados casos, relacionados con el incremento -aunque también la fragmentación de los mercados- del sistema mercantilista orientado hacia el exterior. La actividad de la fletería manifiesta, en este período, un marcado incremento y permite a numerosas familias tucumanas consolidar sus fortunas. De acuerdo a la descripción de Concolorcorvo⁷, “los tucumanos son todos fletadores”, pero los carreteros de fines del siglo XVIII podían ser clasificados en tres clases: “La primera comprende a los hombres más distinguidos de Mendoza, San Juan de la Frontera, Santiago del Estero y San Miguel del Tucumán.” Se encargaban de transportar productos de sus haciendas y de fletar “el resto de sus buques a pasajeros y particulares, a un precio muy cómodo”. De regreso, como lo “que conducen en veinte carretas se regresa en uno o dos, fletan las demás al primer cargador que se presenta, por el precio contingente de la más o menos carga y número de carretas”. En el segundo grupo entraban “aquellos que tienen menos

posibles, y regularmente andan escasas las providencias, con atraso de los viajes; y los terceros son gente de arbitrio", según Concolorcorvo "piden siempre los fletes adelantados y muchas veces al tiempo de la salida se aparece un acreedor que lo detiene, y se ven obligados los cargadores, no solamente a pagar por ellos, sino a suplir las necesidades del camino y otros contratiempos, por lo que es más conveniente y seguro pagar diez pesos más en cada carreta a los primeros".

La ilustrativa descripción del viajero del siglo XVIII se corrobora cuando se analizan algunos de los nombres de los vecinos tucumanos dedicados a esa actividad.

Pero, concretamente ¿quiénes eran los carreteros tucumanos? A qué extracción social pertenecían?

Los hombres ocupados en este tráfico durante el siglo XVIII pertenecían a todos los grupos sociales tucumanos. Incluso, como dice Garavaglia -refiriéndose a los carreteros santafecinos- las arrias y carretas solían ser el patrimonio de una masa humana que escapaba a las rígidas regulaciones de la sociedad de "castas" de fines de la Colonia. Viajar les daba una condición de libertad de la que no gozaba el resto de la comunidad⁸.

Los arrieros, troperos y peones carreteros eran de composición social muy variada (mestizos, indios, mulatos, negros esclavos, españoles), aunque los dueños de las importantes tropas de carretas de Tucumán pertenecían a antiguas familias del vecindario.

En 1806, con motivo de la necesidad de recaudar donativos para el Ramo de Hospital de San Miguel, se efectuó un relevamiento de los gremios de Tucumán. En esa oportunidad en el gremio de los fleteros se registraron sólo 10 individuos, con el capital en carretas y bueyes que tenían en esa oportunidad⁹. Ellos eran:

Pedro Ignacio de Villafañe	8	carretas	44	bueyes
Dn. Eduardo Sosa	sin	"	122	"
Dn. Gervasio Robles y su padre,				
Dn. Javier Robles	8	"	130	"
Dn. José Vicente Villafañe	14	"	196	"
Dn. José Serna	6	"	30	"
Dn. Ignacio Santillán	10	"*	80	"
Dn. Francisco Ugarte	8	"	32	"
Dn. Javier Avila	8	"	98	"
Dn. Norberto [roto el papel]				
Dn. Bernabé Araoz				

(dijo no tener carretas ni bueyes por haberlos franqueado a Dn. Francisco Ugarte, para el mismo servicio).

* Se aclara que estaban inservibles

Fuente: A.H.T: Secc. Adm. Vol. 17

La primera duda que surge con respecto a este listado está relacionada con la probabilidad de que no hubieran sido registrados todos los tucumanos

destinados a la actividad de la carretería y fletes (seguramente que no fue así). A pesar de ello, es ilustrativa tanto por los bienes que allí se consignan, como por los nombres citados, relacionados con antiguas familias de la jurisdicción que se dedicaban a este negocio desde varias décadas atrás. Otros, como Bernabé Araoz y Francisco Ugarte, parecieran haberse iniciado desde poco tiempo antes como transportistas, aunque algunos de los Araoz ya figuraban entre los carreteros de fines del siglo XVIII.

La otra duda está relacionada a, cómo explicar la existencia del gremio de los carreteros? Lamentablemente no se ha conservado documentación relacionada al funcionamiento de los gremios tucumanos, pero en la ciudad de San Miguel funcionaban, hacia fines del período colonial seis gremios reconocidos: carpinteros, sastres, zapateros, plateros, herreros y el último que agrupaba a los fleteros¹⁰, aunque es probable que jamás hayan adquirido una organización legal formal. Como ocurría en Buenos Aires, y en todas las pequeñas ciudades de América Hispana los gremios no alcanzaron su organización y reconocimiento sino a fines del siglo XVIII, y parecen haber sido bastante débiles e ineficientes¹¹. Aunque las funciones principales de los gremios artesanales coloniales estaban vinculadas a la producción y venta de artículos de consumo, el gremio de los carreteros, debió de haber fijado los precios tanto de las carretas producidas para la venta, como de los fletes según sus destinos -al menos entre aquellos carreteros reconocidos- y probablemente los salarios de los peones y boyeros. La falta de reglamentación de estos gremios, permitía la coexistencia de individuos dedicados a la misma actividad, que se manejaban al margen de las normas generales. Y aunque el prestigio del gremio de los carreteros debió ser muy inferior con respecto al de los plateros, sastres y zapateros (según se ha demostrado para otras ciudades, como la de Buenos Aires), el poder económico de sus miembros opacaba algunas fortunas de hacendados y comerciantes tucumanos.

Las familias “distinguidas”

A través de las guías de comercio, los nombres de los carreteros que se registraron entre 1786 y 1810 alcanzan un número de 125 personas diferentes, de las cuales una decena eran originarios de otras jurisdicciones según se pudo comprobar. Entre ellos sólo se pueden incluir 48 tucumanos, reunidos en 16 apellidos, que tuvieron continuidad durante el período y que, a su vez, eran miembros de las familias que constituían la élite local y que hicieron sus fortunas a través de sus haciendas ganaderas y/o el negocio de la fletería. Sus nombres se relacionan en gran medida con los vecinos consignados en 1806 (ver anexo 1). La principal familia dedicada a este

negocio en el período 1786-1810 fue la de los **Villafañe**. Encabezados por Domingo Villafañe, hijo de un acaudalado hacendado tucumano -Diego de Villafañe, también dedicado a la carretería-, puede seguirse en las guías efectuando fletes durante dos décadas con continuidad, hasta 1807. La discontinuidad con que los carreteros son consignados en las guías de comercio, a partir de esa fecha, no permite asegurar que no lo siguiera haciendo luego, hasta su muerte en 1815. Las rutas que dominaba incluían: Buenos Aires-Jujuy-Potosí, y eventualmente también realizaba fletes a Santa Fe, y el circuito San Juan-Mendoza-Chile. El traslado de las mercancías hasta Potosí y Chile, involucraba, en numerosas ocasiones llegar con las carretas hasta Jujuy y Mendoza, y contratar los servicios necesarios de arrias de mulas para ascender a la Puna o a la Cordillera para llegar a destino. En esos casos, los expertos lugareños suplían a las tropas, en casos especiales.

Su hermano Andrés también se dedicó al negocio, aunque no en sociedad con Domingo. En las guías ha sido registrado operando más de una década.

Otros miembros colaterales de la misma familia dedicados a la empresa de la fletería fueron: Miguel de Villafañe y sus hijos José Antonio, José Vicente, Pedro Ignacio y Agustín. Todos ellos habían sido incorporados al negocio por su padre, al tener la edad suficiente, en calidad de peones al comienzo, y de capataces luego. Los tres primeros continuaron con la empresa en el período independiente¹²

Le seguía en orden de importancia la familia **García**. Dn. José Gabriel García se dedicó al negocio de la fletería hasta 1798, cuando las guías comienzan a registrar a cargo de las tropas de carretas de los García a sus hijos, especialmente Rafael, quien continuó con las actividades hasta 1804. Junto a sus otros hijos, José Félix, Calixto y Miguel permanecieron en el negocio por varias décadas realizando el transporte hasta Córdoba, Santa Fe y Buenos Aires hacia el sur, y por el norte, con destino a Salta, Jujuy y Potosí. Dn. José Gabriel estaba emparentado a otra familia de carreteros a través de su esposa, Da. Narcisa Guebara; y en 1794 figuraba entre los vecinos de "facultades mayores" de San Miguel (es decir, de los más ricos del vecindario)¹³.

La familia **Ibiri**, encabezada por Juan Luis, registrado en las guías entre 1786 y 1802 y su hermano menor, Marcos, al frente de las tropas de carretas entre 1791 y 1808, efectuaban fletes con destino a Córdoba, Buenos Aires, Salta, Jujuy y Potosí. Este último estaba emparentado a otro carretero tucumano, Pedro **Lobo**. Como no tuvo hijos de su matrimonio, asoció a sus hijos reconocidos: Fernando, Pedro Nolasco y Juan a las actividades del

grupo familiar. Nolasco Ibiri continuó en el negocio de la fletería durante varias décadas del siglo XIX.

Otra importante familia de carreteros estaba constituida por los **Avila**: Roque y su hijo Javier. Ambos lograron amasar una gran fortuna mediante la empresa de transportes y la actividad ganadera. Pero también estaban emparentados a otro carretero, Solano **Caínzo**, yerno y cuñado, respectivamente.

Francisco Javier **Robles** y su hijo Gervasio también fueron destacados carreteros tucumanos. El primero se asoció en varias oportunidades a su cuñado, Eduardo **Sosa**, para aprestar las tropas y efectuar los viajes de transporte de mercancías de importantes comerciantes mayoristas. Ambos permanecieron en el negocio por más de dos décadas. Gervasio recibió de su padre, antes de morir, todas las carretas, bueyes, aperos y dinero necesario para continuar con las actividades del transporte, en la que permaneció aún después de 1810. Los nombres que completan la lista de los principales carreteros tucumanos también representan apellidos tradicionales: **Araoz** (Bernabé, Francisco, Manuel), **Governa** (José), **Guevara** (Ramón y Pedro), **Helguero** (Ramón, Juan Silvestre), **Rodríguez** (Diego, Domingo, Lorenzo, Pedro), **Rubio** (Santiago). Todos ellos pueden identificarse dentro del primer grupo calificado por Concolorcorvo: los hombres más distinguidos de la jurisdicción. Respondían por sus contratos de flete con sus bienes muebles e inmuebles, de considerable valor. Contrataban con los principales comerciantes de la plaza de Tucumán, Buenos Aires, y de la región: Salta, Jujuy, Potosí, Córdoba. Actuaban como fiadores y "habilitadores" de otros carreteros con menores capitales. En fin, si lograron mantenerse por varias décadas en el negocio, fue por la garantía que ofrecían a sus clientes para el transporte de sus pertenencias. Incluso la fabricación de sus propias carretas fue la característica de la mayoría de ellos, pues contaban con sus carpinterías destinadas al efecto y las estancias de campo para cría de bueyes y ganado variado. Para ilustrar al respecto, el cuadro siguiente puede brindar una idea aproximada de los bienes de algunos de esos carreteros. Sólo se consignan aquellos caudales que se han considerado de significación en la actividad profesional (carretas y bueyes) y los capitales invertidos en bienes que brindaban posición económica y prestigio social destacado (inmuebles y esclavos). No se han incluido los montos de todo el ganado que poseían, ni de sus haberes en carpintería, muebles, mercancías y ropa. Pero el valor total a que ascienden las fortunas dejadas por los carreteros al morir, habla a las claras del poder económico que poseían en el conjunto de la sociedad tucumana.

Por otro lado, es necesario aclarar también, que sólo ha sido posible

incluir con valores exactos los bienes de cuatro carreteros porque los demás, si bien dejaron sus testamentos, la partición de bienes se hizo extrajudicialmente y no se consignaron las valuaciones. De todos modos, el número de carretas, bueyes, inmuebles en la ciudad y en el campo, los esclavos y otros bienes que denunciaron como propios pueden compararse con las fortunas que en el cuadro se registraron.

BIENES TESTAMENTARIOS DE CARRETEROS DE SAN MIGUEL DE TUCUMAN

Nombre	Carretas/bueyes	Inmuebles	Esclavos	Total
IBIRI, Marcos	1.940	2270		9954, 1
AVILA, Roque	2.417	6170	2860	25998, 4
ROBLES, Fco. Javier	1.562	7005	1900	16588
SOSA, Eduardo	2.310	5610	820	19884

Fuente: Elaboración propia sobre datos del A.H.T.

Dentro de la estructura socioeconómica del San Miguel finisecular, una fortuna valuada en 20 o 25 mil pesos era muy respetable, considerando que los giros comerciales y capitales de los comerciantes mayoristas más poderosos económicamente de la jurisdicción oscilaban entre 10 y 35 mil pesos (con excepción de Posse, cuyo capital ascendía a 60.000)¹⁴.

Dos casos concretos que voy a analizar aquí, relacionados a las modalidades de inversión de los carreteros tucumanos destacados del vecindario y de cómo lograron hacer sus fortunas, son los de Roque Avila y de Marcos Ibiri, cuyos testamentos son ricos en datos sobre el negocio de la fletería¹⁵.

En el primer caso, al realizarse el inventario y partición de los bienes de Roque Avila (o Abila) se valuó el total del cuerpo de bienes en 25.998 ps.4 rs. De ese monto se descontaron 1.183 ps 5 rs, que Dn. Roque había aportado al matrimonio con Da. Francisca Godoy, y que correspondían a su parte en la sociedad que tenía con su padre y sus hermanos para el negocio de la fletería.

Sus propios bienes al morir incluían casas y solares en la ciudad, una carpintería donde fabricaba sus carretas, 12 esclavos, ropas, muebles y joyas, 4 estancias en el campo donde criaba los bueyes y todo tipo de ganado mayor y menor, además de bienes que declaraba tener en Buenos Aires, entre los que se incluían 25 carretas y 220 bueyes (ver gráfico 1 y anexo 2). El total de carretas que conformaban sus bienes para realizar las actividades de fletería sumaban 42 carretas útiles y otras 15 ya en desuso. Lo que queda

claro en el testamento es que Avila no sólo efectuaba por sí mismo el transporte de mercancías, sino que alquilaba sus carretas e incluso los bueyes a otros vecinos y "forasteros" dedicados a este negocio. Por otra parte, el cuerpo de sus bienes demuestra que sus actividades con las tropas de carretas se complementaba con la cría y venta de ganado mayor (vacuno, mular y caballar) y la venta de partes de las carretas. Las carretas registradas en Buenos Aires obedecían al alquiler que de ellas hacía a comerciantes porteños y la exportación de partes de las carretas estaría indicando un comercio relacionado a la probable venta de repuestos para sus refacciones. También es posible -aunque no lo podemos asegurar en este caso- que Robles mantuviera una suerte de "sucursal" de su empresa de fletes en Buenos Aires, donde cuenta también con los animales de tiro para su traslado.

Al morir dejaba su fortuna a sus tres hijos: Da. Francisca, Dn. Francisco Xavier y Da. María Ignacia. El grueso de los bienes de carpintería y de las tropas quedaron para ser administradas por su hijo varón. Por otro lado, una de sus hijas terminó casada con otro carretero tucumano, Dn. Francisco Solano Caínzo, que actuó en varias ocasiones asociado a los Avila en el negocio.

En el caso de la testamentaria de Marcos Ibiri, casado con Da. Casiana Lobo y sin hijos legítimos, sus bienes al morir sólo llegaban a 9954 ps 1 1/2 rs, aunque se reconocían 1066 ps 4 1/2 rs. en deudas a su favor de varios vecinos tucumanos. El valor de este documento permite reconocer los gastos que insumía el traslado de una tropa a diferentes destinos, los salarios que se pagaban a los peones de estancia y los peones carreteros, las sociedades que los carreteros mantenían con otros vecinos dedicados a la misma actividad o al comercio mayorista, y las eventuales ganancias y pérdidas que reportaba la inversión en la fletería.

Durante su vida reconoció a tres hijos naturales que había tenido antes de su matrimonio, uno de los cuales se convirtió en el capataz principal de sus haciendas y tropas de carretas: Pedro Nolasco. Había aportado a su matrimonio 4000 ps de capital.

El cuerpo de bienes que se registra a los dos años de su muerte, en 1808, incluía sólo una esquina con su trastienda y oficinas, dos sitios en la ciudad, parcelas de tierras en el campo, heredadas, y bienes vendidos por su albacea a favor de la testamentaria (gráfico 2). Entre esos bienes liquidados estaban sus carretas, ejes, lanzas, boyadas, ganado vacuno.

A diferencia de las actividades desarrolladas por Avila, que incluían su carpintería para la fabricación de las carretas y la cría de ganado en sus estancias, que a su vez contaban con los corrales necesarios para invernarse

y hacer pastar sus bueyes, Ibiri se dedicó con exclusividad a la fletería. Ello se deduce, porque sus inversiones en tierras no eran suficientes para incluir cría de bueyes en grandes cantidades ni campos de pastoreo suficientes. Este vecino contaba, al morir, con unos 250 bueyes y algunas cabezas de ganado vacuno, mular y caballar¹⁶. Pero como destinaba varias tropas simultáneamente a diferentes puntos de la región, alquilaba o compraba, en caso de necesidad los bueyes que completaban sus tropas, y pagaba los derechos de internación y corrales de pastos, incluso en la ciudad de Tucumán -además de pagar por los mismos derechos en las otras jurisdicciones por donde transitaban sus carretas. Para poder poner en funcionamiento sus tropas, Ibiri contaba con créditos o préstamos de otros miembros de su familia, también dedicados a la actividad. Y en caso contrario, él suplía con sus bienes a sus parientes. La sociedad con su hermano Juan Luis, le dejó una deuda de 254 ps. que había contraído con el carretero Diego Rodríguez Marcos, a su vez debía a Pedro Ignacio Lobo, su cuñado, también carretero, el importe de 8 bueyes. Y los dos bueyes que le debía a Dn. Antonio Porcelos, 5 a Dn. José Governa, 1 caballo a Francisco Araoz, entre otros.

A su vez, varios carreteros tucumanos habían contraído deudas con Ibiri, como se registran en el testamento. Entre otros figuraban: Pedro y Luis Lobo, Jacinto Guebara, Baltazar Arismendi, Calixto García, Bernardo Arismendi, Manuel García, Ramón Ladrón de Guevara. Entre ellos se reconocen vecinos dedicados a la fletería durante varios años (ver anexo 1), mientras que otros se han registrado eventualmente porque debieron ser ocasionales transportistas, o de menores recursos, que aprovechaban la coyuntura para dedicarse al negocio. Todos los nombrados figuraron alguna vez como transportistas en las guías de comercio.

Sus contratos de flete se realizaban con vecinos tucumanos, cordobeses, porteños y salteños, y variaban según las condiciones estipuladas en cada caso. Algunos comerciantes mayoristas e incluso situadistas, que se registraron en la testamentaria fueron: Manuel Reborado, Domingo Insúa, Clemente Zavaleta, Martín de Alzaga, Agustían de Gondra.

Los bienes de Ibiri compuestos por sus carretas, algunos bueyes, ejes, lanzas, algunas mulas y potros fueron vendidos por su albacea para cubrir gastos y deudas del finado (gráfico 3). Quienes compraron la mayor parte de ese conjunto fueron -significativamente- otros carreteros y sus capataces (gráfico 4). Los bienes recirculaban entre el mismo grupo dedicado a la fletería¹⁷. Ello habla a las claras de una solidaridad de grupo muy marcada y reconocida entre quienes se dedicaban a la misma actividad en la jurisdicción.

Los carreteros ocasionales

Junto a los principales carreteros tucumanos que se han analizado hasta aquí también había "*gente de arbitrio*" según Concolorcorvo, es decir, aquellos que aprovechaban la ocasión de poder contratar algún servicio de flete, pero resultaban ser muy riesgosos por la falta de cumplimiento de tales contratos en muchos casos. En general eran oportunistas sin carretas ni bueyes, que alquilaban lo necesario para alguna ocasión particular. Para ello solicitaban adelantado el pago de los fletes que resultaban ser, en la mayoría de los casos, más baratos que la tarifa cobrada por los carreteros reconocidos. Finalmente el transporte resultaba más costoso por las dificultades que involucraba para quien contrataba el servicio. Veamos un ejemplo:

El 23 de julio de 1771 se establece un contrato de servicio de flete en la ciudad de Buenos Aires, entre Dn. Francisco Pinto, vecino de Tucumán y Dn. Manuel Antonio Texada y Dn. Francisco Antonio González, residentes en Buenos Aires y comerciantes en "efectos de Castilla". Los dos últimos se obligan a pagar al primero por 14 carretas "aperadas" a toda su satisfacción a razón de 150 ps por cada una, cuyo destino final eran las ciudades de Salta y Jujuy. Cada carreta llevaría una carga de 150 arrobas, y Pinto debía contar además, con una carreta de refacción para evitar demoras en el camino. Para poder "habilitar" al carretero los contratantes debieron adelantarle el valor total del flete, que ascendía a 2.100 ps. Antes de partir, los comerciantes debieron restarle al precio del flete 109 ps 2 rs. porque "nos obligamos a pagar a Dn. Domingo Trillo, vecino de esta ciudad, de quien es deudor y nos endosó la cuenta que contra Pinto tenía"¹⁸.

Pero el problema no finalizó allí. Las tropas salieron de Buenos Aires el 8 de agosto del año 1771. En diciembre del mismo año, los comerciantes aún se hallaban en Tucumán y elevaban una presentación al alcalde de segundo voto de la ciudad, denunciando que "por el mal estado de la boyada y los aperos de la tropa tuvo un atraso considerable y tardó cuatro meses en llegar de Buenos Aires a Tucumán". Además, ya llevaban seis días en la ciudad sin que Pinto preparara las carretas para partir a Salta. En el ínterin habían sufrido robos de parte de las mercancías "que les ha hecho el carpintero por el abandono que Pinto hizo de las carretas" que había dejado para refacciones. Y se sumaba a ello el peligro que representaba una mayor demora en salir hacia el norte para "poder pasar el río del Pasaxe" antes de las crecientes que los podían retrasar uno o dos meses más con el considerable perjuicio que ello significaba. La presentación terminó ante el gobernador Espinosa y Dávalos quien a fines de diciembre conminaba a Pinto a cumplir con el contrato o de lo contrario pagar los daños. Para lograr su ejecución

debieron intervenir las justicias ordinarias y militares que de hecho tenían orden de apresar a Pinto para hacerle cumplir. Casos como este parecían ser común entre los carreteros que se dedicaban ocasionalmente a la actividad, y se pueden seguir en las denuncias judiciales. Sin embargo, los carreteros tucumanos, especialmente quienes integraban las familias destacadas del vecindario, no sólo se dedicaban a la fletería- aunque fuera su actividad más importante. En general combinaban el negocio de los transportes con cría y exportación de ganado mayor, la práctica de invernada de mulas, y el comercio de importación-exportación, aunque ni llegaron a los volúmenes de los comerciantes especializados en “efectos de Castilla”¹⁹. De todos modos, junto a ellos convivía un grupo de ocasionales transportistas que aprovechaban de la coyuntura favorable de incremento de la actividad mercantil. Y aunque algunos eran miembros de las principales familias de carreteros que se encargaban de algunos traslados, también había participantes ocasionales que habían adquirido cierta destreza en el manejo de las tropas- probablemente actuando de capataces o peones de los trajines de las grandes tropas en alguna oportunidad- y ejercían eventualmente la fletería, con los riesgos que para los comerciantes significaban²⁰.

El sistema de las “habilitaciones” de tropas.

Los principales comerciantes en efectos de Castilla y de la tierra, en general, no se dedicaron personalmente al negocio de los transportes. Pero la mayoría de ellos participaron indirectamente de esta actividad, “habilitando” a los troperos para el transporte de sus mercancías, alquilando las tropas de carretas, o facilitando créditos a los fleteros, los cuales debían ser devueltos en servicios, mercancías o metálico.

Para poner en funcionamiento una empresa como la de los transportes de las tropas no sólo era necesario contar con el capital fijo, consistente en las carretas y bueyes, sino el metálico suficiente para pagar los salarios del personal necesario para movilizar la tropa, derechos e insumos varios. A veces los carreteros tucumanos contaban con ello. En otros casos, utilizaban el crédito o “habilitación”. Para esto último era necesario, obviamente, contar con el respaldo suficiente para ofrecer las garantías al prestamista y la seriedad en el cumplimiento de las obligaciones de pago. Ese fue el origen de las numerosas “habilitaciones” de tropas que los grandes comerciantes, que contaban con el circulante necesario, ofrecían a los carreteros tucumanos.

En la testamentaría de Ibiri, se pueden contabilizar varios contratos de “habilitación”. Algunos de estos contratos son transcritos parcialmente en este trabajo:

En 1807 se reconocía un contrato de sociedad por la que Dn. Manuel

Reboredo (comerciante mayorista de San Miguel), le suplía 300 ps. en plata fuerte, para la "habilitación de la tropa de 14 carretas que pasan con carga de Buenos Aires a Jujuy, al cargo del capataz Nolasco Ibiry, cuyo pago lo he de hacer en esta ciudad, luego que regrese a ella la misma tropa, con los correspondientes réditos del medio por ciento al mes", para lo que Ibiry garantizaba el trato con sus bienes²¹.

Al primer contrato le había seguido un segundo contraído dos meses después por el que también Dn. Manuel Reboredo le suplía a Ibiry 400 ps en plata fuerte para la "habilitación de la segunda tropa de 12 carretas que vinieron de Buenos Aires al cargo del capataz Dn. Marcos Baldes y pasan a Jujuy con el capataz Nolasco Ibiry, y son a pagar en esta ciudad, luego que regrese la tropa de Jujuy, en los términos del anterior pagaré".

En el caso de Reboredo, utilizaba parte de las tropas de carretas con sus mercancías por los que pagaba el flete correspondiente, entre 115 y 175 ps. por carreta (según el destino final) cargada con 150 arrobas.

Otros comerciantes mayoristas tucumanos y porteños que también participaron de este tipo de contratos "habilitando" las tropas de Marcos Ibiry fueron:

Dn. Domingo Insúa, por	174,4 ps
Dn. Clemente de Zavaleta	
<i>(apoderado y sobrino de Dn. Martín de Alzaga, comerciante porteño)</i>	402,4 ps
Dn. Agustín Francisco de Gondra	600,0 ps
Dn. Bernabé Araoz	50,0 ps
Dn. Diego Rodríguez	
<i>(apoderado de Dn. Francisco Xavier Fierro, comerciante de Córdoba)</i>	260,6 ps

Esta modalidad para el funcionamiento de las actividades de los transportistas tucumanos también se ha registrado en los Protocolos notariales a lo largo de todo el período analizado:

En 1772 se firmó un contrato entre Tomás Careaga (carretero) y Martín Angel Varón (comerciante) por 712 ps. I r., por la "habilitación de la tropa de carretas que el primero conducía a Buenos Aires. El préstamo se efectuaba para la fabricación de las carretas (con material incluido) y la compra de los bueyes necesarios. En conjunto comprendía un total de 8 carretas y 60 bueyes. El deudor se obligaba a pagar en efectivo cuando su acreedor se lo exigiera y ofrecía como garantía del pago a la misma tropa²².

En 1799 se registró otra escritura de pagaré entre Dn. Ramón Ladrón de Guevara (próximo a seguir viaje a Buenos Aires) y Dn. Antonio Terry (comerciante), por la cantidad de 667 ps 4 1/2 rs., que el último le había fiado en 14 carretas nuevas, 82 bueyes y los aperos necesarios para la tropa. Guevara pagaría en efectivo su deuda en Buenos Aires, a Dn. Andrés Terry, padre de su

acreedor. Garantizaba la operación con sus propios bienes de capital²³.

En 1802 se firmó la escritura de obligación de pago otorgada por José de la Serna a favor de Dn. Antonio Terry por la cantidad de 1461 ps 4 rs., que este último le suplió para “habilitación” de las tropas de 12 carretas y 1 carretón. Con el monto prestado De la Serna fletaría 246 bueyes alquilados al valor de 6 ps. cada uno. El dinero prestado debía ser devuelto al regreso del primer viaje que efectuara el carretero, o correría con los daños y perjuicios²⁴. En 1803 una nueva obligación de pago, esta vez firmada por Dn. José Goberna a favor de Dn. Manuel Pose por 600 ps, por “habilitación” de una tropa de carretas. La devolución del préstamo que recibió Goberna debía hacerse en plata efectiva en el plazo de 3 meses desde la fecha de la firma de la escritura²⁵. En 1807 Dn. Eduardo Sosa firmaba un pagaré a favor de Dn. Manuel Pose por la cantidad de 3000 ps en plata fuerte que este último le había fiado para la “habilitación” de sus tropas de carretas y debía devolvérselos en 4 meses a partir de la fecha de la obligación. La garantía de la operación eran las tropas de Sosa²⁶. Como puede observarse, casi todos los carreteros tucumanos (con excepción de unos pocos como los García y los Robles, que eran los más poderosos económicamente), hicieron uso de esta “modalidad” de crédito para poder poner en funcionamiento sus tropas. Las relaciones entre los grandes comerciantes y los carreteros fueron comunes y muy redituables para ambos grupos. Los primeros obtenían sin riesgo alguno -o muy bajo- la posibilidad de trasladar sus mercancías “habilitando” a las tropas de carretas. Los carreteros obtenían el metálico necesario para hacer sus inversiones en los avíos y preparación de las carretas, y con lo cobrado por concepto de flete, devolvían el dinero prestado. Otras veces las deudas eran saldadas con servicios de transporte.

Peones, arrieros, boyeros

“Delante de la primera carreta marcha uno de a caballo que por lo general es el dueño de las carretas. Cabalga paso a paso según el tranco de los bueyes. Si la caravana de carretas es grande, algunos otros más cabalgan a ambos lados para que en caso de que los bueyes salieran del carril, sean llevados otra vez al camino. A más de ellos hay adelante de cada carreta un mulato o indio que pica con dos picanas a los bueyes [...] con una larga caña [...] y él pica y guía con esta caña los bueyes delanteros hacia el lado derecho o izquierdo [...]. El que anda a caballo y representa ser el jefe es llamado capataz; el que aguijonea con la picana los bueyes para el tiro lleva el nombre de picador [...]. Cuando en el camino algún carro de carga se encaja o si se rompe algo se detienen en seguida todas las carretas y esperan hasta que todo este remediado para seguir el camino”²⁷.

No siempre los dueños de las carretas realizaban personalmente los viajes. En la mayoría de los casos lo hacían, pero también contaban con capataces que encabezaban las tropas en más de una oportunidad. Ello ocurría especialmente con los principales carreteros que fletaban varias tropas por año, a veces simultáneamente con diferentes destinos. El número de personas que acompañaban una tropa de carretas variaba según la conformación de la caravana. Pero en general el grupo estaba compuesto por personas de extracción social y étnica muy variada: indios, mestizos, criollos, españoles indigentes. Como describió Paucke, una tropa necesitaba de un capataz, a cargo de la empresa en general (muchas veces era el mismo dueño de las carretas), y los peones, diferenciados en funciones y salarios como ayudantes de capataz, picadores, manseros, boyeros, y arrieros (peones encargados de cuidar las mulas, caballos y ganado vacuno que acompañaba a la tropa). Incluso en las tropas más importantes, se contaba con un maestro carretero (hábil en carpintería) que se encargaba de las refacciones necesarias de las carretas en el camino. El gasto que insumía movilizar una tropa de carretas incluía, entre otros rubros, el pago de los salarios del personal que se movía en cada viaje. A veces eran contratos de conchabo por todo el tiempo que duraba el transporte de ida, o de ida y vuelta de las carretas. En muchos otros casos eran conchabos ocasionales, por unos días, para la prestación de algún servicio especial (hacer invernar los bueyes, recoger la boyada en cada etapa del viaje, recoger animales perdidos en el camino). Los salarios variaban entre cada función, tiempo de contratación, e incluso, probablemente, por la destreza de cada persona contratada. Veamos algunos casos:

En 1770, un viaje desde Buenos Aires a Tucumán y luego a Potosí, en una tropa de 12 carretas y 1 carretón, insumió el conchabo de:

capataz (todo el tiempo del viaje)	94 ps
<i>(55ps en metálico, 16ps en caballos, 19ps en cueros y otras menudencias)</i>	
1 ayudante de capataz (<i>conchabo por el viaje</i>)	39 ps
el mismo (<i>por composición de carretas</i>)	47 ps
1 oficial de carretas	14 ps
13 picadores (<i>para cada uno, salario de</i>	11 ps
1 mansero	15 ps
1 mansero	11 ps
1 boyero (<i>con sus caballos</i>)	20 ps
1 boyero (<i>conchabo hasta Tucumán</i>)	19 ps
el mismo (<i>2 meses de inverna de bueyes</i>)	23 ps
1 boyero (<i>conchabo hasta Tucumán</i>)	28 ps
el mismo (<i>1 mes 20 días de inverna de bueyes</i>)	
1 peón de compañía	4 ps

El total de lo invertido en salarios alcanzaba a 454 ps, lo que representaba el 97% de los 466 ps. 6 rs. utilizados en los gastos de transporte de la tropa. El resto de los gastos incluía compra de reses para alimentación, guía de extracción, derechos de salida, pontazgo por Luján, flete de bueyes y compra de algunas piezas para las carretas²⁸.

De acuerdo a estos datos, y considerando el precio cobrado por concepto de flete a cada carreta cargada (150 ps), el valor recaudado por el carretero ascendería a 1800 ps. Deducidos los pagos de salarios y gastos de transporte, la ganancia del carretero, hasta ahí, era de aproximadamente 1333 ps 2 rs. A ello había que descontarle el deterioro de las carretas (la mitad de su valor, aproximadamente), con lo que le quedaban 1093 ps. Si había contado con una "habilitación", debía descontarse el préstamo. En ese caso, la ganancia efectiva de un dueño de tropa alcanzaba al 35%. Pero podía ascender hasta el 50%, de acuerdo a los gastos e inversiones realizados en cada viaje.

En 1805, en las cuentas que registraron los gastos que insumió la tropa de carretas de Marcos Ibiri, que procedía de Buenos Aires con destino a Tucumán, y estaba a cargo del capataz Artaza, los salarios pagados al personal contratado fueron los siguientes:

capataz (su viaje hasta Tucumán)	50	ps
" (por 36 días de estadía en Tuc, a 4 ps/mes)	4,6	1/4
maestro carretero (su viaje a Tucumán)	24	ps
" " (compostura de ejes y camas)	8	ps
ayudante de capataz (su viaje a Tucumán)	35	ps
1 boyero (hasta Tucumán)	28	ps
1 boyero (ídem)	26,5	ps
1 boyero (ídem)	28	ps
1 boyero (ídem)	22	ps
1 peón delantero	27	ps
3 peones (a 21 ps. cada uno)	63	ps
4 peones (a 22 ps. cada uno)	88	ps
6 peones (a 16 ps. cada uno)	96	ps

Todo ello significaba el conchabo de 21 personas para una tropa de 13 carretas y un carretón, con un monto en concepto de salario de 500 ps, 3 rs, para que se trasladaran desde Buenos Aires hasta Tucumán. Entre el costo de los fletes cobrados (en este caso, 175 ps por carreta) y el monto de los salarios, la erogación de estos últimos representaba el 22%, aproximadamente.

Los otros gastos que afectaban al traslado de la tropa serán discutidos

en el punto siguiente:

Otra cuenta, perteneciente también a una tropa de Ibiri, que transportaba de regreso el capataz Pedro Nolasco Ibiri desde Buenos Aires a Tucumán en una tropa compuesta por 17 carretas (dos del capataz), el gasto ocasionado por paga de salarios fue la siguiente (no se incluye el personal contratado por el capataz para sus propias carretas):

capataz (su salario hasta Tucumán)	50	ps
" (estadía en Tucumán y recogida de bueyes, 4ps/mes.	9,1	ps
ayudante de capataz (hasta Tucumán)	35	ps
maestro carretero (idem)	25	ps
1 boyero (por la invernada y viaje a Tucumán)	28,7	ps
1 boyero (su salario hasta Tucumán)	24	ps
1 boyero (por 2 meses de invernada y viaje a Tucumán).	30	ps
1 peón delantero (hasta Tucumán)	8	ps
(al mismo, por cuidado de la tropa)	8,6	ps
16 peonés (a 17 ps, cada uno)	272	ps

Para un total de 23 personas conchabadas se pagó en concepto de salarios 500 ps. 2 rs.

Para una tropa de 16 carretas (de las cuales sólo 12 correspondían a Ibiri) se pagaron salarios a 24 personas (capataz, ayudante, 4 boyeros, 4 peones, 1 maestro y 13 peones más) un total de 551 ps. La ruta de la tropa era Buenos Aires/Tucumán. En este caso en particular se habían agregado dos carretas pertenecientes al capataz de la tropa (Marcos Baldes) y otro vecino tucumano (Lorenzo Heredia). Cada uno de ellos se sumaba a la tropa cobrando el flete de sus carretas 160 ps. Aunque en la documentación no queda totalmente explícito, la posibilidad de viajar asociados a una importante tropa de carretas, les significaba no sólo correr con los gastos del personal necesario sino también con el pago de un porcentaje (comisión) al carretero principal. Los derechos de pasturas, piso y pontazgos, en general, podían correr por cuenta del principal, aunque a veces lo pagaban los asociados. Pero, a su vez, el alquiler de los bueyes y caballos que disponía la tropa, ingresaban a favor del dueño de la tropa.

Tratar de establecer una comparación para la época, entre los salarios de los peones carreteros y en general, del personal de la tropa, con otros salarios de peones de hacienda, es algo difícil de realizar porque no se han conservado cuentas detalladas de las estancias particulares sobre el pago de los contratos de conchabo. Sólo ha sido posible relacionar el salario de un peón carretero con los peones fletadores e invernadores de la boyada. En este último caso el jornal oscilaba entre 1 y 2 rs. por día y el conchabo se

realizaba por los días necesarios para la tarea. En el caso de un "baqueano", el salario llegaba a 3 rs. diarios, y se le adicionaban gastos extras, ocasionados de mantener en rodeo a los animales de la tropa.

Promediando los salarios pagados a los peones de las tropas que se han registrado en las cuentas anteriores, un peón carretero (exceptuando los peones "delanteros", probablemente más diestros en las tareas); para efectuar un viaje de Buenos Aires a Tucumán cobraba un salario de 19 ps. Ello representaría entre 16 y 20 rs. cada jornada de viaje²⁹.

La comparación en ese caso es claramente favorable para los trajinantes, cuyo conchabo por jornada superaba varias veces la del peón de hacienda³⁰. Es claro que los riesgos que cada travesía implicaba justificaría los conchabos tan elevados, pero mientras no existan datos similares para otras jurisdicciones es bastante arriesgado concluir al respecto.

Fletes y contratos

El rubro de los transportes permitió a numerosos vecinos tucumanos acumular estimables fortunas y significó un importante ítem del comercio de exportación, cuando los fletes eran pagados por comerciantes que no residían en la jurisdicción de San Miguel.

Obviamente no todas las carretas que circulaban por el circuito peruano eran tucumanas, pero el movimiento de fletes y transporte debió haber tenido un peso muy grande en el crecimiento de la ciudad, por sus efectos multiplicadores de todo este trajinar para la vida económica de la jurisdicción. El monto que aportaba la fletería para la balanza comercial de San Miguel no es fácil de estimar con exactitud, por la carencia de fuentes apropiadas.

Sin embargo, en 1805 el diputado de comercio Salvador Alberdi estimaba que *"el Ramo de Carretería es el más interesante que tiene el Pueblo y que lo ejercita quasi exclusivamente por las ventajas que su situacion local y fertilidad del Terreno le proporciona para los acarreos de todos los cargamentos que se internan al Perú, y los que embia asta Buenos Aires, cuyo tráfico produce al Pueblo anualmente valor de 70.000 pesos"*. El porcentaje de los ingresos de la jurisdicción representaba el 32,25% de todo el comercio activo (gráfico 5).

Según Concolorcorvo, desde Buenos Aires a Jujuy, que distaban 407 leguas, cada arroba de conducción en carreta salía a razón de ocho reales. Ello equivalía a unos 150 ps por carreta. En mulas resultaba imposible hacer algún tipo de transporte por los caminos cubiertos de montes.

Una carreta tucumana cargaba unas 150 a 200 arrobas. La carga neta de mercancías no superaba el primer volumen. El resto del peso lo cubrían

los avíos para el viaje. En caso de llevar pasajeros, la carga se disminuía en un tercio para hacer lugar al equipaje³¹. Pero en general, para el transporte de los pasajeros se usaban los carretones, donde también se transportaba el equipaje. Las carretas se destinaban, mayormente, como carros de carga³².

Una tropa de carretas se componía generalmente de 14-16 carretas que trasladan las mercancías de varios vecinos que fletaban sus productos a diferentes puntos del Virreinato, y se sumaban dos carretones, para eventuales pasajeros y con enseres varios, necesarios para el viaje. Solían estar tiradas por dos o tres yuntas de bueyes, de acuerdo al peso que transportaban, a los que se sumaban los bueyes de recambio. El total de animales empleados para cada viaje sumaban 100-120 bueyes.

En 1796, un informe del estado de las artes e industrias de San Miguel de Tucumán al Consulado de Buenos Aires estimaba que en razón de flete, cada carreta con 190 arrobas, desde Buenos Aires a esta ciudad, con efectos de Castilla cobraba un flete de 90 ps³³. En referencia a los precios de los fletes cobrados durante medio siglo (1766-1806), esos valores resultan ser muy inferiores a lo normal (anexo 2).

En 1801, el diputado Velarde estimaba el valor de los fletes en los siguientes montos³⁴:

Ida:	De Jujuy a Bs.As	140	ps
	De Tucumán a Bs. As	50/60	ps
Vuelta:	De Bs.As. a Tucumán	100	ps
	De Bs.As. a Jujuy y Salta	130/150	ps

Las variaciones en los fletes pueden estar relacionados a los valores que conducían y los riesgos que implicaban. Pero también estaban relacionados al movimiento del mercado y los flujos mercantiles y en algunos casos, se convenían en cada contrato. A su vez, las estimaciones realizadas para fines del período colonial, pueden estar relacionadas a coyunturas económicas que hicieron variar el precio de los fletes, con una significativa disminución.

Es claro que no faltarían las dificultades que hicieran oscilar los ingresos por este rubro, como lo que ocurría hacia fines del período que aquí se analiza.

En 1798 el informe del Consulado de Buenos Aires denunciaba que el giro de los troperos había decaído mucho "a causa de no hallar carga que conducir a Buenos Aires, ni de allí a estas Provincias por lo que algunos han abandonado ese tráfico deshaciéndose de carretas y bueyes³⁵. Este informe

se explica en relación a que el inédito crecimiento del flujo comercial -y la consecuente reactivación del negocio de los transportes- que se había desarrollado desde 1785, cuando finalizaron los conflictos internacionales e interregionales (la guerra hispano-inglesa y la rebelión de Tupac Amaru), se vio drásticamente interrumpido en los dos o tres últimos años del siglo XVIII. Desde 1797/98, vuelven a mostrarse los efectos de las guerras internacionales que reducen el comercio de importación/exportación, al menos a través del Atlántico; recién a partir de 1802/3 vuelven a mostrarse signos de reactivación comercial y del transporte de las mercancías.

Hacia fines del período colonial el Correo de Comercio denunciaba otro tipo de problema que afectaba al negocio de la fletería. En febrero de 1810 comentaba que "los que giran con carretas tienen muchos atrasos desde esta a Jujuy por los caminos intransitables, y de mucho riesgo; así es que algunos proyectan hacer sus fletamentos desde Buenos-Ayres hasta esta Ciudad, y supuesto vienen muchos arrieros del Perú, que los Comerciantes remitan a sus cargamentos con estos". A tal comentario, la editorial del Correo sugería, que "mejor sería pensar en los medios de componer los caminos para que puedan llegar las carretas hasta Jujuy, como hasta aquí ha sucedido: si la ciudad del Tucumán, la de Salta y la de Jujuy se empeñaran en esto, tal vez hallarían arbitrios para conseguirlo sin mayor perjuicio del público", porque estos problemas ocasionaban mayores gastos a los consumidores (comerciantes mayoristas, especialmente).

Una estimación aproximada para 1805 nos permitirá calcular el ingreso al activo de la jurisdicción en concepto de transporte, sobre la base de un flete calculado, para el recorrido Buenos Aires/Jujuy-Potosí o viceversa, de 175 ps. para una carretada de 150 arrobas. El flete desde Buenos Aires a Santiago y Tucumán, para esta misma fecha se calculaba en 115 ps. El pasaje para los esclavos importaba 20 ps, mientras que para una persona que alquilaba la carreta con su buque para dormir, ascendía a 45 ps. Si se toma como promedio anual el número de 200 carretas que circulaban por el tramo Jujuy/Bs.As. y 100 entre Tucumán/Bs.As y cada una cargada con el 85% de su capacidad, se obtiene aproximadamente la suma que estimó Alberdi para este negocio para esa misma fecha³⁶.

400 carretas (ida y vuelta) x 175 ps x 0.85 =	59.500 ps
100 carretas (ida y vuelta) x 115 ps x 0.85 =	9.775 ps
Total en concepto de fletes.=	69.275 ps

Para tener una idea más clara sobre este tema, he transcrita una cuenta detallada de lo cobrado en concepto de flete en un contrato para 14

carretas y un carretón de la tropa de Marcos Ibiri, desde Buenos Aires a Potosí y Chuquisaca (anexo 4).

Los beneficios que reportaba este ramo a la economía tucumana se traducían no sólo en su balanza comercial, sino que activaba el rubro de fabricación de las carretas, la cría de bueyes de tiro, el pago de salarios de capataces, peones y arrieros que acompañaban las tropas y prestaban servicios de mantenimiento de las carretas. En suma, descontando los gastos necesarios para su mantenimiento y el precio de los fletes, las utilidades del ítem transportes debió significar un monto variable entre 40 a 60.000 pesos anuales a favor de la balanza comercial tucumana.

Exportación de carretas

La exportación de carretas y sus partes no parece ser demasiado importante, de acuerdo a lo consignado a las guías, aunque es muy posible que fuera un negocio realizado por unidades en poco volumen o que, con el argumento de que esos bienes (rayos, camas, ejes, lanzas) eran destinados al uso personal de las tropas de carretas, salieran de la jurisdicción sin ningún tipo de pago de impuestos. Según informe de Manuel Posse, a comienzos del siglo XIX se fabricaban al año unas 200 carretas. Pero, salvo el registro de los carreteros y carpinteros en el año 1806, no existen datos sistemáticos para analizar la actividad de fabricación de carretas en la jurisdicción. Muchas de ellas debieron ser fabricadas dentro de las mismas estancias de los vecinos tucumanos dedicados a este negocio.

El precio promedio de una carreta nueva para fines del siglo XVIII era de 40 ps. Si se hubieran exportado dos centenas, el monto estimado por este concepto habría significado unos 8000 ps anuales que no han sido contabilizados en los rubros de comercio activo de la jurisdicción. En menor cantidad, aunque es imposible estimar en su justa medida, el producto de estas ventas podría estar incluido en los 9000 ps anuales que Alberdi declaraba como extracción de tablas y productos de carpintería.

Otro modo en que las carretas salían de la jurisdicción, en calidad de mercancías, era como forma de pago por deudas. Algunos de esos casos quedaron registrados en los Protocolos notariales:

En 1768 Dn. Francisco Xavier de Villafañe, vecino de la ciudad de Tucumán, reconocía que debía a Dn. Juan de Basaldúa, vecino de la ciudad de Santa Fe, la cantidad de 4646 ps. 5 rs, en plata, que le había suplido en efectos de Castilla y de la tierra. El monto debía ser devuelto en 38 carretas nuevas con estacas y yugos al precio de 40 ps. cada una, 260 bueyes, mitad cuarteros y mitad pertigueros a 5 ps. cada uno, y el resto en tablones de cedro y suelas buenas. Todo ello en el término de 12 meses³⁷.

Otro ejemplo ilustrativo es la obligación de pago que reconoce Dn. Juan Antonio Bazán, vecino de Tucumán con Dn. Prudencio Zavaleta, vecino de Buenos Aires y residente en San Miguel. La deuda ascendía a 1103 ps. 5 rs., y debía saldarla con carretas -buenas, mazas de lapacho de media vara y cuatro de dos de ancho, camas de algarrobo, quinchadas, con sus aperos correspondientes, al precio de 40 ps. cada una-, y tablas de cedro y nogal³⁸.

Casos como los mencionados se registran con cierta periodicidad en la documentación, aunque este tipo de fuente no permite cuantificar el volumen de la exportación de carretas bajo este concepto.

Las rutas de las carretas tucumanas a fines del siglo

La regular jornada de las tropas de Tucumán era de siete leguas, aunque por la cantidad de ríos que debían atravesar o vadear, Cöncolorcorvo consideró que no superaban las cinco leguas diarias.

El tramo Buenos Aires/Tucumán insumía un par de meses (en el mejor de los casos), y unos 20/25 días más hasta Jujuy. El dominio de las rutas implicaba un gran esfuerzo y destreza para evitar los tiempos de crecidas de ríos y el clima adverso. Hacia fines del siglo XVIII, algunos caminos tradicionales que se habían usado en los siglos precedentes quedaron en desuso por prohibiciones expresas para evitar el contrabando.

Desde el punto de vista de los destinos que tenían los productos que conducían las carretas tucumanas se pueden identificar dos circuitos comerciales principales y uno complementario:

1) El circuito comercial del Norte estaba constituido por: la jurisdicción de Salta (las principales localidades a las que se destinaba productos tucumanos eran: la ciudad cabecera, la Frontera del Río del Valle, Los Molinos, y en tránsito hacia Jujuy y provincias del Perú).

La jurisdicción de Jujuy que incluía a la ciudad cabecera, Casabindo, Rinconada, Palpalá y en tránsito a las ciudades de Chichas, Potosí y provincias del Perú. Pero a partir de la ciudad de Jujuy, y hasta las provincias del Perú, que incluían a las ciudades de Potosí, Arequipa, Chichas, Chuquisaca, Cochabamba, Cusco, La Paz, La Plata, Charcas, Talima, Tayna y provincias del Perú y Perú (en forma indefinida), además de ir en tránsito a Potosí/La Paz, Lima y Lima/Chile, el tráfico comercial se efectuaba con arrias de mulas que se contrataban a tal efecto.

2) El circuito sur: Comenzaba en la ciudad de Santiago del Estero y la de Córdoba, muchas veces en tránsito hacia San Luis y San Juan; incluía también a la ciudad de Santa Fe, ocasionalmente de paso hacia Corrientes y Paraguay. Y finalmente llegaba a Buenos Aires, desde donde una buena

parte de las mercancías se embarcaban hacia Montevideo y España.

3) Un circuito conexo a las rutas troncales y secundario, desde el punto de vista del comercio de exportación por los montos que se recaudaban allí, es el que se dirigía hacia el oeste³⁹. Incluía a las ciudades de Catamarca (con Andalgalá, Belén, Santa María, Londres), La Rioja, San Juan (ocasionalmente en tránsito hacia San Luis) y Mendoza, desde donde en ciertas oportunidades se destinaba hacia Chile/Lima.

Se observa que más allá de las rutas frecuentadas regularmente, los conocedores de las localidades sabían eludir los controles fiscales y mantener un comercio floreciente con los distritos vecinos, especialmente en el comercio de "corta distancia" (entre las regiones de la Intendencia de Salta), mientras que más complicado de eludir los controles era el caso del negocio de importación que involucraba importantes cargas y largas distancias.

Tomando en cuenta el destino que tenían las carretas contratadas para trasladar los productos del comercio durante los últimos veinticinco años de la Colonia, los porcentajes que representaba cada circuito eran los siguientes:

- hacia el norte:	28,1 %
- hacia el sur:	67,0 %
- hacia el oeste:	3,3 %
- al interior de Tucumán:	1,6 %

El volumen del flujo comercial que se desplazaba en carretas había ido creciendo con el aumento de la actividad mercantil. Pero junto a ello, también se advierte un creciente vuelco de la actividad hacia la ruta de Buenos Aires de aquellos productos locales que con guías de extracción se transportaban en carretas. Hacia el norte, la tradicional ruta desde Tucumán a Jujuy y Potosí, seguía siendo transitada por el ganado en pie y las arrias de mulas. Las carretas que se desplazaban hacia allí, en general transportaban productos de reexportación (efectos de Castilla, especialmente), y algunos productos locales⁴⁰.

Comentarios finales

El tema referido al negocio de los transportes terrestres (especialmente la carretería) en América Hispana está relativamente poco analizado. Para la región comprendida por el Río de la Plata, ha sido desarrollado, en alguna medida para la región del Litoral, por Juan Carlos Garavaglia. Para la región del antiguo Tucumán colonial no se conocen trabajos específicos sobre el

tema, aunque todos aquellos que se refieren a la historia económica de la región han hecho alguna mención a las carretas tucumanas.

Con el trabajo que aquí presento, no pretendo haber agotado el tema, ni mucho menos. Se ha intentado brindar datos ilustrativos que responden a algunas hipótesis que me había planteado en su origen, y que dieron pie para muchas otras más. Queda por analizar el volumen del movimiento exacto de las carretas tucumanas en el período analizado, que las fuentes conservadas en el A.H.T. no permiten contabilizar.

Como puede apreciarse a través del análisis de los bienes y la modalidad en el negocio de los transportes de algunos carreteros tucumanos, el grupo de los dueños de las tropas estaba compuesto, en su mayoría por criollos y mestizos (sin desconocer que algunos grupos indios también se dedicaron a esta actividad, pero ese tema merece otra investigación). Los principales carreteros, acumularon estimables fortunas con las ganancias de la fletería. A su vez, pertenecían a antiguas familias de hacendados y carreteros, que con su ascenso económico y su prestigio social, ocuparon los cargos políticos locales durante mucho tiempo. Hacia fines del siglo, se los verá integrar la nueva élite regional, mediante convenientes uniones familiares con los comerciantes mayoristas españoles, recién llegados a la región⁴¹.

Con el análisis que aquí se hizo sobre el funcionamiento general de la empresa de fletes, es posible advertir el valor de esta actividad en el conjunto de la economía tucumana y regional, además de las relaciones vinculantes entre los carreteros y los otros grupos sociales, especialmente los grandes comerciantes mayoristas. Estas relaciones, en más de una oportunidad significaron posibilidades de apoyo y prestaciones mutuas, más allá del simple negocio, al punto de garantizar la empresa del transporte por razones de amistad y lazos de parentesco. Junto a ello se advierte una fuerte solidaridad de grupo que se traducía en sus préstamos y alquileres de bienes de las tropas y su incorporación en el gremio que nucleaba a los carreteros tucumanos a fines de la Colonia.

Horco Molle, Tucumán, Julio de 1993

ANEXO 1

LISTADO DE LOS PRINCIPALES CARRETEROS TUCUMANOS

Nombres	Años registrados en las guías
ABILA, Javier	1806/1808
ABILA, Roque	1789/1802
ARAOZ, Bernabé	1802
ARAOZ, Francisco	1790/1802
ARAOZ, Manuel	1790/1795
ARAOZ, José	1790
CAINZO, Eusebio	1806
CAINZO, Domingo	1788/1791
CAINZO, Solano	1792
CAVOT, Domingo	1787/1802
DE LA SERNA, José	1788/1807
DE LA SERNA, Antonio	1786
GARCIA, Calixto	1800/1807
GARCIA, Celestino	1803
GARCIA, José Agustín	1805
GARCIA, José Félix	1800/1805
GARCIA, José Gabriel	1786/1800
GARCIA, Manuel	1805
GARCIA, Miguel	1802/1804
GARCIA, Rafael	1798/1804
GOVERNA, José	1802/1807
GUEVARA, Pedro *	1806
GUEVARA, Ramón *	1799/1806
HELGUERO, Ramón **	1786/1788
HELGUERO, Juan Silvestre **	1786/1791
HELGUERO, Silvestre **	1804/1805
IBIRY, Juan Luis	1786/1802
IBIRY, Marcos	1791/1806
IBIRY, Nolasco	1808
LOBO, Pedro	1791/1798
ROBLES, Javier	1787/1809
ROBLES, Gervasio	1806
RODRIGUEZ, Diego	1791/1797
RODRIGUEZ, Domingo	1799
RODRIGUEZ, Francisco Antonio	1804
RODRIGUEZ, Lorenzo	1788/1797
RODRIGUEZ, Pedro	1787
SOSA, Eduardo	1789/1807
SOSA, Pedro Nolasco	1798/1804
RUBIO, Santiago	1788/1794
VILLAFANE, Andrés	1794/1806
VILLAFANE, Antonio	1799
VILLAFANE, Domingo	1786/1807
VILLAFANE, José Antonio	1803/1807
VILLAFANE, José Vicente	1807/1809
VILLAFANE, Juan Antonio	1806/1807
VILLAFANE, Miguel	1789/1809
VILLAFANE, Pedro	1790/1806

* El apellido ha sido registrado en algunos casos como LADRON DE GUEVARA

** El apellido ha sido registrado en algunos casos como DEHEZA Y HELGUERO

ANEXO 2

BIENES ADJUDICADOS A LA TESTAMENTARIA DE DN. ROQUE AVILA (1805)

Casa de su habitación.....	700,0
Casa interior, paredes de tierra.....	480,0
Patio, huerta, quinta.....	336,0
Esquina y trastienda en la ciudad.....	1.879,4
un solar, idem.....	40,0
otro sitio.....	35,0
dos medias chacras.....	315,0
su casa de vivienda.....	126,0
otra casa en frente.....	206,0
muebles, ropa y joyas.....	1.593,0
arboles frutales, huerta, arados, yugos.....	347,0
herramientas de carpintería.....	112,4

En la carpintería:

5 pares de ruedas nuevas para carreta.....	150,0
1 par de dhas. para carretón.....	30,0
17 carretas con sus aperos, en buen uso, 20 ps c/u.....	340,0
12 idem, casi inservibles; 4 ps c/u.....	48,0
2 idem, prestadas viejas.....	8,0
50 rayos labrados a azuela, a 2,5 rs.....	15,5
6 camas labradas a azuela, 6 rs.....	4,4
19 ejes envueltos, a 3 rs.....	7,1
4 carretadas de simbol, a 20 rs.....	10,0
tablas y tablones varios, tirantes, pértigos.....	83,2
6 botijas mendocinas de las carretas, a 12 rs.....	9,0

Bienes de la ciudad:

muebles, vajilla y mercancías varias.....	4.228,2
11 esclavos adultos y una niña.....	2.860,0

Estancia de la Sala:

Casa y galpón.....	1.130,0
corrales "atajadizos", con puertas.....	80,0
muebles y utensilios.....	40,6
huerta y árboles frutales.....	32,0
258 bueyes.....	1.548,0
423 cabezas de ganado vacuno.....	985,0
105 caballos.....	264,4
36 mulas mansas y 10 mulas chúcaras.....	410,0
47 yeguas y 8 potros.....	59,0

Estancia del Potrerillo:

Terreno y casa.....	445,0
corrales.....	30,0
muebles y utensilios.....	16,4
585 cabezas de ganado vacuno.....	1.366,0
4 bueyes.....	24,0
25 yeguas y 7 potros.....	61,0
22 mulas.....	214,0
47 caballos.....	121,0

Puesto de Beliz:

Terreno de la estancia, casa y galpón	352
corrales	30,0
muebles	20,4
139 bueyes	834,0
1065 cabezas de ganado vacuno	1.851,4
16 mulas mansas	160,0
4 potrillos y 11 potros grandes	22,4
7 yeguas mansas y 51 caballos	151,0

Estancia de Cedro Huaco:

Terreno	250,0
21 bueyes	126,0
12 yeguas y 1 potrillo	12,2
328 cabezas de ganado vacuno	698,4
140 bueyes en Alto de Medina para forasteros	700,0

Carretas y demás que se hallan en Buenos Aires:

23 carretas a 50 ps c/u	1.150,0
220 bueyes a 5 ps c/u	1.100,0
30 caballos	75,0
40 ovejas	15,0
2 carretas fiadas a 20 ps c/u	40,0
sillas de montar y cañoneras	37,0

Deudas a favor:

Varios vecinos de Tucumán y Buenos Aires	17.01,5
Es el total del cuerpo de bienes	25.998,4

Fuentes: A.H.T. Secc. Judicial Civil. Testamentería de Roque Avila.

ANEXO 3**PRECIOS DE FLETES**

1766	Contrato de flete entre Juan Jose Sanchez de la Madrid (Tuc) y Salvador Cavañas Ampuero (Parag) 10 carretas con yerba Destino: Santa Fé/Jujuy	142 ps.
1770	Contrato de flete entre Dn. Lorenzo Benito Garro (Tuc) y Dn. Fermín Texerina (Tuc): Destino: Tucumán/Bs. As - Bs.As./Tucumán	160 ps.
1770	Contrato de flete entre Dn. Juan Pedro Ximenez (Tuc) y Dn. Vicente Azcuénaga (Bs.As.) 82 carretas y 1 carretón Destino: Bs.As./Tucumán/Potosí	150 ps.
1771	Contrato de flete entre Dn. Francisco Pinto (Tuc) y Dn. Antonio Texada y Francisco Gorzález (Bs.As.) 14 carretas con efectos de Castilla Destino: Bs.As./Salta y Jujuy	150 ps.
1776	Obligación de pago con fletes entre Dn. Martín León García (Tuc) y Dn. Francisco de Clejalde (Sta Fé) Destino: Bs.As.-Sta Fe/ Salta y Jujuy	150 ps.

Continuación

1805	Contrato de flete entre el capataz Artaza (de la tropa de Marcos Ibiri-Tuc.) y varios comerciantes de Bs.As. 13 carretas y 1 carretón con efectos varios *	
	Destino: Bs. As. Sgo., Tuc, Salta, Jujuy, Potosí, Chuquisaca.	175 ps.
1806	Contrato de flete entre Pedro Nolasco Ibiri (capataz de Marcos Ibiri-Tuc) y Martín de Alzaga (Bs.As.) 20 carretas (dos del capataz) con cascarilla	
	Destino: Tucumán/Bs.As.	175 ps.
1806	** Contrato de flete entre Pedro Nolasco Ibiri (idant) y Dn. Agustín Iriondo (apoderado de Alzaga en Santa Fé) 20 carretas (id ant) con cascarilla	
	Destino: Santa Fé/Bs.As.	30 ps

Fuentes: Datos extraídos del A.H.T., Secc. Protocolos y Judicial Civil.

* En el anexo 4 se ilustra sobre las cargas que transportaron las carretas de Ibiri.

** La tropa que iba con el flete pagado hasta Buenos Aires, debió desviarse hasta Santa Fé, ante el bloqueo producido en la capital del Virreinato por las invasiones inglesas. Ya en Santa Fé, enterados de la "reconquista" Ibiri hizo nuevo contrato de fletamiento de la tropa hasta Buenos Aires.

ANEXO 4

RAZON DE LOS FLETES COBRADOS PARA EL TRASLADO DESDE BUENOS AIRES A POTOSI/CHUQUISACA, EN 14 CARRETAS Y 1 CARRETON DE LA TROPA DE MARCOS IBIRI, MAYO DE 1805

De Dn. Domingo Achabal, 58 pzas. pra. Santiago, Tucumán, Salta, Jujuy, Potosí y Chuquisaca, y pagó a saber	
17	fardos grandes pra. Santiago y Tucumán, gradualmente por dos carretadas a 115 ps pr. carretada 230 ps
2	piezas arregladas pra. dhos. destinos (idem)..... 11,4 ... 241,4
14	piezas grandes pra. Cobos y Jujuy graduadas a 8 1/2
	piezas por carretada a 175 ps p/carretada 288,2
2	piezas arregladas pra. dhos. destinos (idem)... 17,4 305,6
23	piezas regulares pra. Potosí y Chuquisaca a 175ps carretada 201,2
Son 58 piezas en todo y pagó por ellas de flete que abono al margen. 748 ps, 4 rs.	
Dn. Manuel López Brizuela, dos negritas bozales pra. Cobos, pagó a 20 ps 40,0	
El mismo por el flete de un cajón a Cobos 8,6	
Dn. Josep Perez por 14 piezas que lleva pra. Jujuy a 175ps carretada pagó..... 122,4	
El mismo por su pasaje a Jujuy, dándole buque pra. dormir.. 45	
Dn. Juan Ant.de Lesica pra. Jujuy un Negro, una Negra, pagó a 20 cada uno 40,0	

Dn. Martín de Alzaga, pra. el Tucumán pra. Dn. Clemente Zabaleta, un Negro, pagó	14,0
Dn. Prudencio Guernico, pra. Jujuy, dos piezas a 9 ps c/u	18,0
El mismo, un cajoncito chico pra. Santiago, su flete pagó	2,4
Dn. Juan de Viguri, 31 barriguitas chicas y 4 pzas. más, las 35 pzas con 225 @ a 175 ps carretada de 150@, son una y media, pagó	262,4
El mismo una Negrita pra. Cobos, 20 ps y lo de arriba a Jujuy.	20,0
Dn. Ramón Aramburu pra Jujuy, 44 pzas a 175 ps carretada.	385,0
Mas abono de dos cueros que se le suministraron de la tropa a 5 rs	1,2
Dn. José Martín González pra Jujuy, 4 pzas a 175 ps.	35,0
Dn. Sebastián Torres pra Tucumán un tonelete en la culata.	12,1
El mismo pa. Cochabamba dos pzas chicas a 8 ps	16,0
Dn. Manuel Carnillo Albornoz pa. Cochabamba diez pzas a 175	87,4
Dn. Anselmo Saenz Baliente seis pzas, abonó a 9 ps	54,0
Dn. Juan Bautista Ituarte un Negro con Grillos pa. Jujuy.	20,0
El mismo Sr. Saenz Baliente pa. Tucumán un cajon pago 7 ps	7,0
Dn. Juan Ant. Pintos 19 pzas pa. Jujuy a 175 ps. carretada	166,2
Id. dho. Sr. un Negrito de su servicio, pagó	20,0
Dn. Franc. Letamensi dos cajoncitos chiquitos y lijeros pa. Jujuy pago	10,4
Dn. Gerardo Ant. Pose tres cajones chicos con Aseyte y fi-deos a 4 ps cada uno, y ademas una pza a 7 ps, pagó	19,0
Dn. Francisco Lizarraga pa. Potosí tres pzas a 175 ps carretada	26,2
Dn. Joaquín González Casas dos cajones con guarniciones de cobre y dos mas chicas, con Aseyte y 4 botellas de vidrio para el Sr. Medeyros, pagó	16,4
Dn. Juan Ant. Selaya, pa. dn. Pedro Zabalia cuatro pzas. al Tucumán, a 6 ps	24,0
El situadista Lamas por un cuñesito y un cajoncito pa. Cobos pagó	8,0
Dn. Marselino Vega una Negra que remitió pa. Cobos pagó	20,0
Remitido a Santiago pa. dn. Josep Pelayo Alcorta lo sgte: 3 tercios de yerba, son	3 pzas
1 caja de azúcar y 2 pipas, graduadas en 3 pzas Son 5 pzas a 115 ps que abonó su flete.	28,6
Asta aquí los fletes todos de las 14 carretas y carretón que ban en este viaje.	
Liquidación del flete de la carreta del capatas Artasa qe. ba a Cobos y Jujuy a 175 ps carretadas:*	
Por 19 pzas qe. se le graduaron llevaria su carreta a 175ps importa el flete que se abona.	157,4

Fuente: A.H.T. Secc. Jud. Civil. Testamentería de Marcos Ibiri.

* Del flete cobrado por el transporte de mercancías en la carreta del capataz se le descontaron las partidas correspondientes a derechos de paso, pontazgos, alquiler de bueyes y la comisión correspondiente a favor de Ibiri que se había hecho cargo de los gastos.

GRAFICO 1

TESTAMENTERIA ABILA

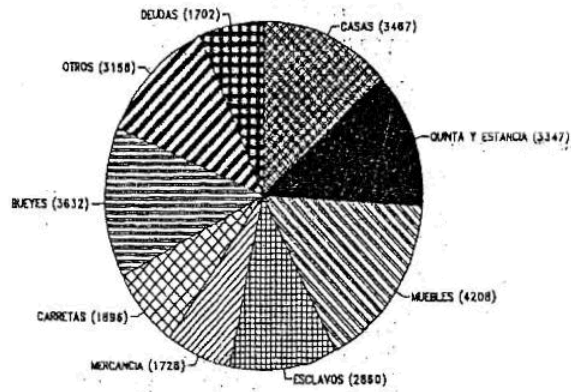
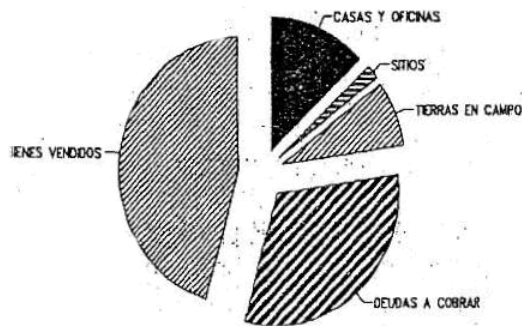


GRAFICO 2

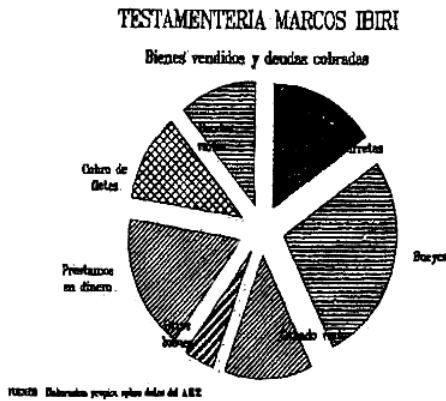
BIENES DE LA TESTAMENTERIA DE MARCOS IBIRI



FIENTE: Elaboración propia, sobre los datos del A.H.T.

BIENES IBIRI	
CASA	300
SITIOS	170
TIERRAS	800
DEUDAS	3154
BIENES	4530
TOTAL	9954

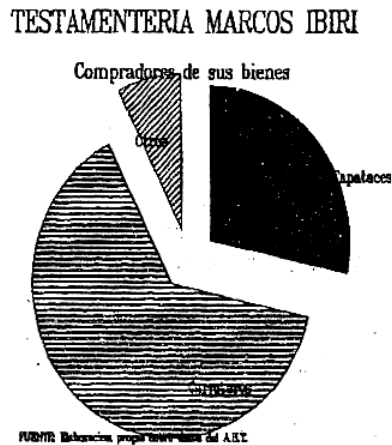
GRAFICO 3



BIENES VENDIDOS Y DEUDAS COBRADAS

CARRETAS	690
BUEYES	1250
GANADO	574
OTROS	200
PRESTAMOS 800	
FLETES	516
DEUDAS	499
TOTAL	4530

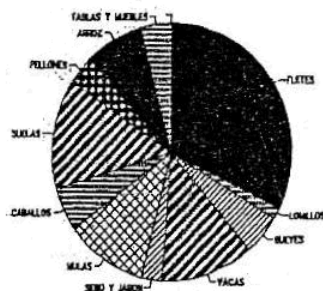
GRAFICO 4



COMPRADORES DE BIENES IBIRI

CAPATACES 777	
CARRETEROS	1737
OTROS	200
TOTAL	2714

GRAFICO 5

COMERCIO ACTIVO
San Miguel de Tucuman - 1805

FUENTE: Informe de Albornoz al Cabildo. - 1805

COMERCIO ACTIVO

FLETES	70
BUEYES	11
VACAS	27
MULAS	24
CABALLOS .. 12	
SEBO Y JABON	6
SUELAS	30
ARROZ	17
PELLONES	8
TABLAS Y MUEBLES	9
LOMILLOS .. 3	
TOTAL	217

NOTAS

¹ En las fechas comprendidas entre 1776 y 1780, el impuesto municipal de guerra establecido por la ciudad de Buenos Aires gravaba sobre cada carga de carretas y mulas que los comerciantes conducían del interior a la capital. Durante ese lapso, el incremento producido en el movimiento de las carretas alcanzó al 71% (Muller, Klaus. "Comercio interno y economía regional en Hispanoamérica colonial", en: *Jahrbuch für Geschichte von strat Wirtschaft*, n.24, 1987, p.276-277).

² Las guías de comercio que se expedían a solicitud de los comerciantes interesados en extraer productos de la jurisdicción eran registradas por la caja menor de Tucumán, y se conservan prácticamente completas para el período comprendido entre 1786-1809, en los *Cuadernos de toma de razón de guías*. Uno de los datos contenidos en esas guías consistía en el nombre del carretero, el destino de las mercancías y, eventualmente, el número de carretas que conformaba la tropa (López de Albornoz, Cristina, "Comercio de exportación de la jurisdicción de San Miguel de Tucumán: circuitos comerciales y especialización productiva", en prensa)

³ Jaime Freyre, Ricardo, *El Tucumán del siglo XVI*, Buenos Aires, 1916, p.171.

⁴ A.H.T. Secc. Protocolos, vol.1, fs.82-87. Año 1606.

⁵ Lizondo Borda, Manuel, *Documentos coloniales relativos a San Miguel de Tucumán y a la Gobernación de Tucumán*, Vols. II y III. Tucumán, 1937.

⁶ Lizondo Borda, Manuel, *Documentos coloniales referidos a la ciudad de San Miguel de Tucumán y la gobernación del Tucumán*, vol. VI, Tucumán, 1939.

⁷ Concolorcorvo (Carrió de la Vandra, Alonso); como funcionario de la Corona estuvo encargado de controlar el sistema de Postas del Correo establecido entre Montevideo y Lima. Para ello recorrió los caminos comprendidos por Buenos Aires, Córdoba, Tucumán, Salta, Potosí Chuquisaca y el Cusco, entre las ciudades más importantes. Sus impresiones quedaron transcritas en *El lazarillo de ciegos caminantes, desde Buenos Aires hasta Lima*, Buenos Aires, [1773], 1942, p. 72-73.

⁸ Garavaglia, Juan Carlos, *Mercado interno y economía colonial*, Editorial Grijalbo, México, 1983.

⁹ Archivo Histórico de Tucumán (A.H.T.), Secc. Administr., vol. 17, fo. 234

¹⁰ El gremio de carpinteros agrupaba a 67 individuos, el de los sastres a 29, el de zapateros 39, plateros, 13, herreros, 10.

¹¹ Johnson, Lyman, "Artesanos", en: *Ciudades y sociedad en Latinoamérica colonial*, Fondo de Cultura Económica, Buenos Aires, 1992.

¹² Ver listado de carreteros que pagan el impuesto por Santiago del Estero, en: Palomeque, Silvia, "Circulación de carretas por las rutas de Santiago", Ponencia presentada en las III Jornadas Regionales de Investigación en Humanidades y Ciencias Sociales, Jujuy, 1992.

¹³ A.G.I. Buenos Aires, 297. "Testimonio del expediente obrado a representación del M.S. Cabildo de la ciudad de San Miguel de Tucumán, sobre la necesidad de reedificar aquella Iglesia Matriz" (1794), fs. 34 y sgte.

¹⁴ Mayores datos sobre este tema se consignaron en: López de Albormoz, Cristina "Hacendados y comerciantes tucumanos: la élite local de fines de la Colonia", 1992, en prensa.

¹⁵ A.H.T. Secc. Judicial Civil, Serie A, Caja 51, Expte 2, Inventario y adjudicación de bienes de Roque Avila; y A.H.T., Secc. Judicial Civil, Serie A, Caja 53, Expte 8, Testamentaria de Marcos Ibiri.

¹⁶ Las cifras referentes al número de cabezas de ganado que tenía Ibiri sumaban, aproximadamente: 250 bueyes, 30-40 novillos, 10 mulas, 100 yeguas, 30 caballos.

¹⁷ Entre los carreteros reconocidos y los capataces de Ibiri, adquirieron:

¹⁸ Luis Lobo, 1 carretón	50	ps
Jacinto Guevara, 190 bueyes, 16 carretas, ganado	1512	4
Marcos Baldes, 49 bueyes, 10 novillos, mulas y ganado vacuno	413	
Noíasco Ibiri, 19 caballos, 17 novillos	152	
Baltasar Arismendi, 2 carretas	40	
Ignacio Ibiri, 95 yeguas, 2 bueyes, 3 caballos	212,	7

El monto representaba el 53% del valor aportado a la testamentaria por bienes vendidos y deudas cobradas.

A.H.T. Secc. Judicial Civil, Serie A, Caja 24, Expte.27. Año 1771. Sobre cumplimiento de contrato de flete.

¹⁹ En un trabajo previo se analizó las características de las actividades de los grandes comerciantes tucumanos especializados en la importación de "efectos de Castilla" (López de Albormoz, Cristina, "Hacendados y comerciantes tucumanos...", op.cit).

²⁰ En este punto discrepo con la hipótesis de Silvia Palomeque ("Circulación de carretas...", op.cit.) quien considera que es improbable que hubiera participantes ocasionales en este empresa, por la habilidad que debían tener los carreteros para llevar a feliz término su actividad. Es cierto que muchos de estos "avenidos" transportistas no siempre podían cumplir con sus contratos, o sus empresas se veían afectados por numerosos inconvenientes, pero los hubo, y actuaron en gran número durante el período colonial.

²¹ El medio por ciento mensual cobrado en concepto de interés por el préstamo concedido era superior en 2% al interés corriente en el ámbito comercial. El crédito entre comerciantes o de comerciantes a particulares, para la misma fecha, alcanzaba al 4% anual. Ello significaba una ganancia mayor en la habilitación a los troperos, relacionada -quizás- a los riesgos que esta empresa implicaba. De todos modos este tema está en investigación

²² A.H.T. Protocolos, Serie A, Vol. 7, fs. 157v-159v.

²³ A.H.T., Protocolos, Serie A, vol.13, fs. 30v-31v.

²⁴ A.H.T., Protocolos, Serie A, Vol. 15, fs. 74-75.

²⁵ A.H.T., Protocolos, Serie A, Vol. 15, fs. 132v-133v.

²⁶ A.H.T., Protocolos, Serie A, Vol. 17, fs. 59-60.

²⁷ La descripción de Paucke, además de ser sumamente ilustrativa, indica el número de personal necesario, en general, para el movimiento de una tropa de carretas. Florián Paucke, *Hacia allá y para acá (Una estada entre los indios mocovíes. 1749-1767)*, tomo I. Tucumán-Buenos Aires, 1942.

²⁸ A.H.T., Secc. Judicial Civil, Serie A, Caja 24, Expte. 10, Año 1770, Cobro de fueros por daños y perjuicios.

²⁹ El cálculo para estimar el jornal diario de cada peón se efectuó promediando los salarios cobrados por los peones y dividiendo ese promedio en los días calculados para la travesía Bs.As/Tucumán y se lo cotejó con el promedio de leguas recorridas por día por las tropas tucumanas.

³⁰ Otra comparación, aunque más riesgosa de hacer, tanto por la distancia temporal que media entre una y otra, como por las características particulares del empleador, es la que corresponde a salarios de peones de estancias pagados por la Junta de Temporalidades para administrar los bienes incautados a los Jesuitas (1768-1774). En ese caso, el salario promedio mensual de un peón rural ascendía a 5 ps, es decir 1 y 1/2 real diario. Y comparando esos salarios con los pagados a los peones de otras jurisdicciones, resultaban ser relativamente superiores. Aún así quedaban muy deprimidos si los comparamos con los salarios de los peones carreteros.

³¹ Martínez, Pedro Santos, *Las industrias durante el Virreinato (1776-1810)*, EUDEBA, Buenos Aires, 1969.

³² Para los pasajeros Paucke consideraba que "Mejores que las carretas son los carretones que tienen mucho mayor comodidad y la choza pasa de cuatro varas de largo en que uno puede estar sentado cómodamente y dormir durante el viaje" (Paucke, Florian, *Hacia allá y para acá...*, op.cit.

³³ A.G.I., Bs.As., 590, Informe al Consulado de Buenos Aires, Agosto de 1796.

³⁴ *Telégrafo mercantil, rural, político, económico e historiográfico del Río de la Plata*, setiembre de 1801. Informe del diputado de comercio José Velarde.

³⁵ A.G.I., Bs.As., 590. Informe del Consulado. Enero de 1798.

³⁶ Este cálculo ya fue estimado por Muller (...). Para mayores detalles he transcripto una cuenta relacionada con una detalle de lo cobrado en concepto de flete en un caso particular.

³⁷ A.H.T. Secc. Protocolos, Vol. 6, fo. 252, diciembre 6 de 1768.

³⁸ A.H.T. Secc. Protocolos, vol. 8, fs. 50-52v, mayo 4 de 1776.

³⁹ Si consideramos al comercio de importación de efectos de la tierra, este circuito jugaba un papel preponderante en el abastecimiento de dos productos de gran consumo en nuestra jurisdicción: los vinos y aguardientes.

⁴⁰ Para mayor información sobre este tema, ver López de Albornoz, Cristina, "Comercio de exportación...", op.cit.

⁴¹ Para conocer sobre algunas de estas uniones, ver: López de Albornoz, Cristina, "Hacendados y comerciantes...", op.cit y Bascary, Ana María "Sobre Doñas y criadas: mujer, ocupación y matrimonio en San Miguel de Tucumán a fines del período colonial", en *Proyecto NOA*, No.2, Sevilla, julio de 1992.