



Jacinto de Castro, de profesión comerciante. Venta de Aguardiente, yerba mate y esclavizados en el circuito mercantil región Río de la Plata-Santiago en el reino de Chile (1768-1810)

Jacinto de Castro, a merchant. Economic strategies of the sale of brandy, yerba mate and slaves in the commercial circuit region Río de la Plata-Santiago in the Kingdom of Chile (1768-1810)

 José Sovarzo

josesovarzo@gmail.com

El Colegio de México, México

Recepción: 25 Abril 2023

Aprobación: 07 Julio 2023

Publicación: 01 Noviembre 2023

Cita sugerida: Sovarzo, J. (2023). Jacinto de Castro, de profesión comerciante. Venta de Aguardiente, yerba mate y esclavizados en el circuito mercantil región Río de la Plata-Santiago en el reino de Chile (1768-1810). *Anuario del Instituto de Historia Argentina*, 23(2), e198. <https://doi.org/10.24215/2314257Xe198>

Resumen: El presente escrito tiene como objetivo central destacar aspectos específicos y características salientes de la práctica comercial de Jacinto de Castro en el circuito comercial región Río de la Plata- Santiago, en el reino de Chile a finales del siglo XVIII y principios del siglo XIX. A través de este estudio de caso nos podemos acercar a las lógicas comerciales que se dieron en la actividad mercantil relacionada con la venta de aguardiente, esclavizados y yerba mate. Las fuentes utilizadas son las cartas comerciales y privadas de Jacinto de Castro, que nos permiten reconfigurar su biografía comercial. El trabajo realizado no alcanza conclusiones, pero sí se presentan distintas lógicas comerciales seguidas por este actor que permiten comprender algunas de las prácticas mercantiles del Antiguo Régimen.

Palabras clave: Comerciantes, Región Río de la Plata, Reino de Chile, Yerba mate, Esclavizados.

Abstract: The main objective of this paper is to highlight specific aspects and salient characteristics of the commercial practice of Jacinto de Castro in the commercial circuit Río de la Plata region-Santiago in the Kingdom of Chile in the late eighteenth and early nineteenth centuries. Through this case study we can approach the commercial logics that occurred in the commercial activity related to the sale of brandy, slaves, and yerba mate. The sources used are the business and private letters of Jacinto de Castro, which allow us to reconstruct his business biography. The work carried out does not reach conclusions, but it does present different commercial logics followed by this actor, which allow us to understand some of the commercial practices of the old regime.

Keywords: Merchants, Río de la Plata region, Kingdom of Chile, Yerba mate, Slaves.



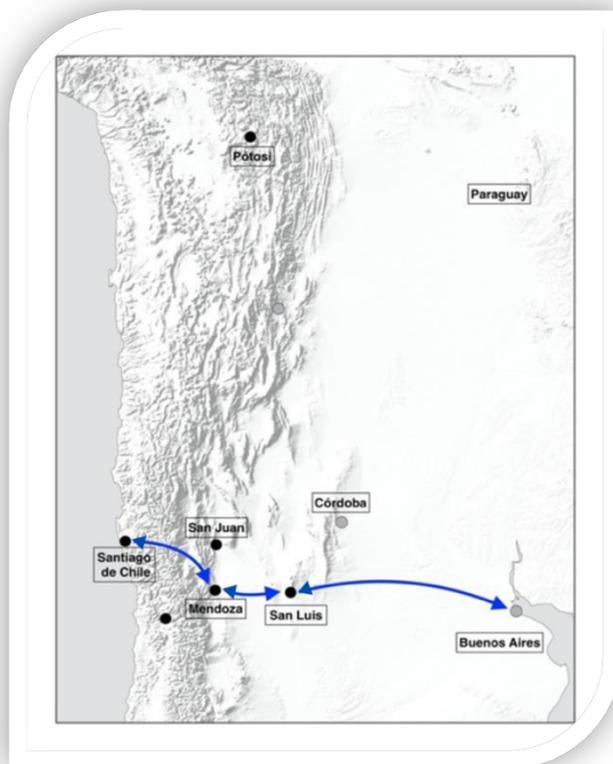
INTRODUCCIÓN

La documentación del comerciante Jacinto de Castro se conserva en el Archivo General de la Nación Argentina y transita meticulosamente el período que va de septiembre de 1768 a enero de 1807.¹ Son alrededor de dos mil fojas, reunidas en tres expedientes, en las que se puede seguir, mediante su correspondencia mercantil, una vida dedicada al comercio durante casi cuarenta años. En detalle, esos tres expedientes contienen correspondencia de la que, en su mayoría, se conoce una sola de las voces, la de Castro, y las respuestas se deben inferir de la continuidad epistolar. El orden y la puntillosidad son dos de los principales atributos de las casi cuatro décadas de vida comercial de Castro,² en las que abundan las cartas con resúmenes de cuentas a sus proveedores-compradores, que detallan los gastos e impuestos que se cubrieron, el valor de los productos vendidos y comprados, el envío o reserva de dinero que quedaba en su poder y, por supuesto, la comisión por la venta de las mercaderías. Este orden fue uno de los grandes capitales con los que contaba este comerciante.³

De Jacinto de Castro desconocemos su fecha y lugar de nacimiento, aunque su hermana y su familia extensa son de La Coruña, España, y sabemos que murió en Buenos Aires en 1821. A partir de su correspondencia mercantil y privada, podemos distinguir dos etapas de su actividad comercial. En la primera de ellas, durante los años 1771-1790, Jacinto de Castro concentró su labor comercial en la ruta que va desde la ciudad-puerto de Buenos Aires hacia la de San Juan,⁴ centrando su actividad en unos pocos productores-comerciantes sanjuaninos y privilegiando su sociedad comercial con el transportista Juan Gómez. El rasgo distintivo de esta etapa es tener pocos clientes, pero estables y todos ellos productores sanjuaninos mediados por su socio Gómez. Desde la ciudad sanjuanina, Castro recibía en Buenos Aires, fundamentalmente, aguardiente en barriles y, esporádicamente, pasas de uva, frutos secos y vino.

En una segunda etapa comercial, entre 1790 y 1807, Castro construyó un prolongado intercambio con dos comerciantes chilenos, Manuel Astorga y Montes y José Benito Pérez. De este modo, cambió su lógica mercantil: pasó de comerciar con cuatro o cinco interlocutores sanjuaninos a relacionarse casi en exclusividad con aquellos dos comerciantes trasandinos. También se puede observar un cambio en la lógica de las transacciones de Castro, ya que pasaron a estar centradas en el envío de yerba mate y esclavizados desde el Río de la Plata, pagados con oro amonedado en la Real Casa de Moneda de Santiago en el reino de Chile. Además, en esta segunda etapa le solicitaron, en menor medida, la remisión de tabaco, metales, papel y azogue para las minas de Manuel de Astorga. En este caso, el viaje desde Buenos Aires a Santiago en el reino de Chile se realizaba en dos etapas: la primera, en carretas desde el Río de la Plata hacia Mendoza, en la que se tardaban aproximadamente sesenta días para recorrer algo más de 1250 kilómetros; en esta última ciudad se realizaba el cambio de transporte, de carreta a mulas, en pos de realizar el paso cordillerano para la venta de las mercaderías en el reino de Chile, distante algo más de 350 kilómetros (ver Figura 1).

FIGURA 1
Segunda etapa comercial de Jacinto de Castro (1790-1807)



Fuente: Elaboración propia.

Es posible analizar el contexto general de la ruta mercantil terrestre Río de la Plata-Santiago en el reino de Chile durante las últimas tres décadas del siglo XVIII y la primera del siglo XIX, en las cuales Jacinto de Castro desarrolló su actividad económica, desde distintas perspectivas. Desde el plano político-militar, es una época convulsionada y de cambios para los mercados suramericanos. Al impacto de la guerra anglo-española entre 1779-1783, y posteriormente la de 1796-1802, debemos sumar las revueltas encabezadas por Túpac Amaru II en 1780 y 1781 (López de Albornoz, 2002). En resumen, para este período histórico que analizamos, la normalidad fue el conflicto bélico o la posibilidad cierta de guerra. Los actores convivían con esta realidad (sólo, sin duda, inestable a los ojos presentes), y debían readecuar sus estrategias comerciales dependiendo del contexto bélico que se daba o podría llegar a darse (Bonavena y Nievas, 2015).

Sumado a estos movimientos bélicos, durante este período que se analiza la monarquía tomó distintas medidas que modificaron las jurisdicciones políticas de sus territorios americanos. Para este estudio en particular, se considera la creación del virreinato del Río de la Plata en general y, específicamente, la separación del Corregimiento de Cuyo del reino de Chile (Semadeni, 2011). A este contexto de cambios jurisdiccionales debemos sumarle la aplicación del régimen de intendencias que implicó que las ciudades de Mendoza, La Rioja, San Juan y San Luis pasaran a depender del gobernador intendente situado en Córdoba del Tucumán a partir de 1782-1783, lo que modificaba la cabecera político-jurídica de las ciudades analizadas (Lynch, 1962; Pietschmann, 1996).

Por último, analizando el contexto general del período desde un enfoque económico, se debe enfocar tanto en la apertura de la ruta marítima por Cabo de Hornos como en la aplicación del Reglamento de libre comercio. Comenzando con la primera, se debe recordar que a partir de 1740 se legalizó la ruta marítima

que circulaba por Cabo de Hornos; no obstante, su impacto real en los mercados del circuito mercantil terrestre, región Río de la Plata-Santiago, en el reino de Chile, es difícil de calcular (Bonialian, 2016). Con base en mis trabajos anteriores (p. e., Sovarzo, 2019), advierto que el circuito terrestre pudo subsistir con importancia comercial a pesar de la ruta marítima, pues las redes comerciales tendidas desde por lo menos un siglo antes entre comerciantes chilenos y mendosajuaninos-rioplatenses, comprobadas en el trabajo de Silvia Palomeque (2006), dificultaban el éxito de aquella ruta promovida por la Corona a partir de 1740. Por otra parte, el segundo de los aspectos económicos que debemos señalar es la promulgación del Reglamento de Libre Comercio por parte de la Corona española en 1778, lo cual multiplicó el número de puertos autorizados para el comercio transatlántico entre sus dominios europeos y americanos. Fernando Jumar (2016) ha señalado que esa normativa no implicó mayores novedades en la carrera de Río de la Plata, que ya se nutría de registros sueltos desde 1622, y desde 1730 a 1820 el complejo portuario rioplatense (eje central de la región Río de la Plata) ya se encontraba en pleno funcionamiento, multiplicando los flujos mercantiles entre las distintas economías americanas y atlánticas.⁵ En el caso chileno, los estudios históricos apuntan a que las disposiciones del Reglamento de 1778 intensificaron las tendencias existentes en tres aspectos: en primer lugar, creció el tráfico terrestre entre Chile y la región Río de la Plata (Martínez Barraza, 2022); en segundo lugar, cayeron las exportaciones del Perú hacia el reino de Chile, sin que las de esta economía hacia aquel disminuyeran, y en tercer lugar, “en cuanto al intercambio con Europa, aumentó considerablemente el volumen hasta el punto de que su mayor problema consistió en el exceso de mercaderías por encima de las posibilidades de consumo” (Ávila Martel y Bravo Lira, 1969, p. 150). En definitiva, todo parece indicar que la implementación del Reglamento de libre comercio es una consolidación legal de la Monarquía, del anterior crecimiento comercial del espacio estudiado (Jumar, 2016). Si bien esta reglamentación trajo cambios en el comercio americano, los crecimientos fueron anteriores a su implementación, y su posterior alza dependió de la posibilidad cierta, guerras mediante, de llegadas de barcos españoles, como de otras soberanías, por dentro del circuito legal, a los puertos americanos.

En definitiva, el presente escrito tiene como objetivo central destacar algunos aspectos específicos y características salientes de su dinámica comercial, y nos permite acercarnos, mediante un estudio de caso, a algunas de las lógicas comerciales que acontecieron en la actividad mercantil a finales del siglo XVIII y principios del siglo XIX.⁶ De esta manera, buscamos acercarnos desde una perspectiva micro al circuito mercantil región Río de la Plata-Santiago en el reino de Chile, analizado en anteriores trabajos desde un punto de vista general (Sovarzo, 2019). Comenzamos el escrito introduciendo al lector en la práctica comercial de Jacinto de Castro en su primera etapa comercial (1771-1790), a partir de su actividad mercantil con el aguardiente y su sociedad comercial con Juan Gómez. En una segunda parte del escrito examinamos, dentro de su etapa comercial posterior (1790-1810), su acercamiento al comercio de esclavizados y al de yerba mate, que muestran la ductilidad de este hombre del comercio de la Buenos Aires de finales del siglo XVIII. Se cierra el artículo con unas consideraciones finales.

PRIMERA ETAPA COMERCIAL DE JACINTO DE CASTRO, 1771- 1790: VENTA DE AGUARDIENTE Y UNA INTENSA SOCIEDAD MERCANTIL

El aguardiente producido en la ciudad de San Juan, y que tenía como principal mercado de comercialización la región Río de la Plata (Amaral, 1990; Palomeque, 2006; Carrera, 2014), es una bebida alcohólica de alta graduación que se obtiene por destilación de uvas. Si bien Mendoza y San Juan compartían una misma región productora vitivinícola, esta última ciudad se especializó en el aguardiente por contar con viñedos de menor calidad que la ciudad mendocina, líder en la producción de vinos (Lacoste, 2004). El consumo de aguardiente se realizaba tanto en el ámbito local, en las distintas despensas y pulperías de la ciudad, como en el ámbito externo por su consumo en los viajes transoceánicos (Sandrín, 2016).

En el comercio de aguardiente realizado por Jacinto de Castro se encuentran cuestiones constantes y variables de su accionar mercantil. Dentro de las constantes se mantiene la comisión percibida por Castro del 4 % sobre el total de la venta realizada. También se encontraba establecido el procedimiento por el cual, al arribo en Buenos Aires, se verificaba el contenido del producto. Se abrían

las pipas y los barriles por las bocas se reconocerán las mermas y se destina llegar con el dedo pulgar al aguardiente y de no llegar reemplazase con aguardiente de la misma calidad hasta llegar a dicho dedo pulgar, o con dinero.⁷

También era habitual que se firmara un compromiso de devolución y espera de los envases, de por lo menos veinte días, para retornar con los barriles a San Juan.

En cuanto a las cuestiones variables, se puede observar la inestabilidad del precio con el que era vendido el barril de aguardiente. Diversos factores hacían que durante estas décadas el precio pudiera ir desde 18 a 41 pesos por barril, y por las cartas con cuentas se puede apreciar que la fluctuación de precio se podía producir dentro de la misma venta, dependiendo, en este caso, del comprador. Debido a ello, todo parece indicar que la venta rápida era más importante que la venta a valores superiores, ya que dentro de la documentación se encuentran diversas expresiones como “la venta de todo no la demore peso más o peso menos”,⁸ o

efectué su venta lo más breve que pueda y me despache la tropa con el bien entendido que Vuestra Merced no repare, en 4 reales más o menos pues la chorrera de tropitas que le remito van seguidas [de otras tropas].⁹

Por otra parte, hubo otros factores coyunturales que modificaron el precio de venta del barril de aguardiente; por ejemplo, los relacionados globalmente con la posibilidad o existencia de guerra,¹⁰ y de forma parcial, con la llegada de aguardiente desde España¹¹ o de cachaza desde Brasil o el Caribe,¹² o el arribo de mucho o poco aguardiente, al mismo tiempo, a la región Río de la Plata o la necesidad de venta inmediata del productor sanjuanino.

Por la lectura de las epístolas recibidas por Castro (y lo que en ellas se puede observar de las enviadas), se puede inferir que este comerciante vendía los barriles y pipas de aguardiente, principalmente, a los pulperos de la ciudad de Buenos Aires.¹³ Por ejemplo, Castro, en carta a José Clemente Rivero (productor sanjuanino), afirmaba: “Los pulperos procuraron comprar todo el aguardiente de ese pueblo y estos días por la medida se vendió a 24 pesos y por lo mismo creo que los primeros vendan regularmente”.¹⁴ Posteriormente, disgustado escribió a San Juan quejándose de que los compradores de aguardiente “se hallan muy resabiados a causa de algunos de allá que se precipitan y andan por las pulperías con la muestra ofreciéndola al precio que les acomoda”.¹⁵ También pudimos apreciar que las cartas en las que Castro realizaba las cuentas y las liquidaciones de cuentas corrientes, resúmenes contables para sus proveedores, informaban las ventas de uno a cinco barriles de aguardiente. De esta manera, se refuerza nuestra hipótesis sobre la comercialización del alcohol sanjuanino en las pulperías por parte de Castro, ya que las ventas en su mayoría se realizaban al menudeo y no en grandes cantidades, como, por ejemplo, para abastecer una embarcación.

Como mencionamos, la primera etapa comercial de Jacinto de Castro (1771-1790) se encuentra marcada por la venta de aguardiente sanjuanino y por la sociedad con el transportista Juan Gómez, relación que por casi veinte años marcó el pulso de la actividad comercial de Castro.¹⁶ Todo parece indicar que los volúmenes y el capital manejado por Castro, junto a su propia estrategia de tener pocos clientes pero seguros, es lo que lo llevó a mantener una reducida red de comercio y una sola y estratégica sociedad con el transportista que le aseguraba cumplir con los comerciantes sanjuaninos. Entre ellos, habrá una marcada organización de las tareas mercantiles: Castro se encargará de la “logística” comercial y Gómez, en su tropa de carretas, recorrerá los, aproximadamente, 1450 kilómetros que separaban la ciudad sanjuanina de la capital del virreinato. Gómez aportará su *savoir faire*, su conocimiento del terreno y sus relaciones. En este sentido, pareciera mejor hacer sociedades con estas personas que enviar transportistas ocasionales desde Buenos Aires (Gelman, 1996, p 37).¹⁷ Cabe mencionar que este tipo de sociedades comerciales se organizaron en todo el continente. Por

ejemplo, John Kicza (1986) observó sobre los comerciantes novohispanos: “para distribuir sus mercancías por las provincias, aunque de los menos importantes, era el empleo de viajeros, esos pequeños comerciantes regionales, ambulantes y marginales que se encontraron presentes en Latinoamérica desde los primeros días de la Colonia” (p. 114).

La correspondencia intercambiada entre Castro y Gómez fue de un tono más íntimo e informal, en contraposición con el carácter general de reserva de Castro, tono entendible luego de mantener frecuente contacto por casi veinte años. Por ejemplo, en algunas de las cartas, Castro se permitió comunicar noticias de la vida cotidiana de Buenos Aires: “Acaba esta mañana de llegar la noticia que el portugués que estaba en la quinta de Garayo, marido de la portuguesa, que pararon en lo de doña Juana, amaneció muerto de un garrotazo en la cabeza”.¹⁸ En otra misiva, Castro brindó otra de esas observaciones que nos permiten acercarnos a la vida de los arrieros en viaje. En Los Sauces:

El pulpero paisano de Juan Serrantes me dijo avise a Vuestra Merced para que le diga a Saravia, que la caldera que sacó de la tienda aquella mañana, para tomar mate en el cuarto, no se la entregaron y cuando fue a buscarla no la halló, sin duda los negros la llevarían, que haga el registro, y entréguesela cuando vuelva.¹⁹

Por la correspondencia enviada por Juan Gómez se puede deducir que era iletrado, porque no firmaba la documentación y pedía que lo hicieran por él con el clásico “a ruego de tal, firmo”. El testamento y la documentación emergente tras la muerte de Juan Gómez nos permiten conocer algunos detalles de su vida.²⁰ Se señala que era un hombre soltero, único hijo, nacido en la ciudad de Gargamala en el reino de Galicia. En su testamento pidió que su cuerpo

sea sepultado en la Iglesia del convento de nuestro seráfico Padre San Francisco, como hermano tercero que soy de su venerable orden tercera de penitencia, siendo mi cuerpo amortajado con el hábito y cuerda de su sagrada religión [y nombro] por mi albacea testamentario, y único heredero universal fideicomisario a mi compañero Don Jacinto Castro para que después de mi fallecimiento se apodere de todos mis bienes.²¹

A partir de ello, sabemos que compartía con su socio tres características: la soltería, no contar con descendencia y el territorio de nacimiento, Galicia (reino de León).

Al poco tiempo, Jacinto de Castro, ya como albacea de Juan Gómez, envió cartas a la parroquia de Gargamala en España para averiguar los bienes que habían dejado los difuntos padres de aquel.²² Las respuestas a esas investigaciones nos permiten saber que Juan Gómez, a edad muy temprana, viajó a Portugal y residió en Lisboa. Poco tiempo después se desplazó a Cádiz, donde se embarcó a La Habana, en la que se hallaba en 1762, cuando los ingleses le pusieron sitio. En virtud de haber capitulado aquella plaza y pasar a poder de los ingleses, estos enviaron la guarnición española, tanto de tierra como de mar, en sus propios navíos a los puertos de España (González Gerpe, 2019). Así fue como Juan Gómez, en calidad de marinero, arribó otra vez a Cádiz y pidió embarcarse nuevamente a América. Pronta a partir una fragata, La Venus, se embarcó en ella para Buenos Aires, y llegó el 3 de mayo del año 1763 a Montevideo. A los pocos meses de su arribo, pasó a Buenos Aires y luego, según Castro,

lo habilité para que fijase tierra adentro, a las ciudades de Mendoza y San Juan, lo que verificó con bastante honradez, [...] hasta el presente de 90 en que concluyó por el motivo que siendo Dios servido llevar su alma para sí, el 21 de mayo del presente año habiendo hecho su testamento en la villa de Luján (a donde le asaltó la enfermedad) distante de esta, 14 leguas, habiéndome dejado de su albacea.²³

Mediante esta documentación se puede apreciar una vida mucho más intrépida que la que se podía sospechar de un arriero de tierra adentro. En su vida, Juan Gómez había recorrido distintos territorios de la Monarquía Hispánica; tal vez, la trashumancia fue una constante en su existencia. Asimismo, queda en claro que una enfermedad, a escasos ochenta kilómetros de Buenos Aires, no le permitió completar su último viaje. De ella murió, en Buenos Aires, junto a su socio Jacinto de Castro.

Finalmente, cumpliendo la voluntad del difunto, su albacea, tras el pago de una limosna de 255 pesos corrientes, lo enterró en el convento San Francisco de Buenos Aires, cubriendo con ese pago “responso, entierro clásico, sepultura, nueve misas cantadas de novenas con vigilia y responso. Honras con toda solemnidad y cabo de año con la misma y 80 misas rezadas”.²⁴ A partir de allí, y hasta el año 1799, aparecen en la documentación distintos comprobantes de lo que Jacinto de Castro pagó mes a mes: limosnas, misas, responsos y rezos por las almas del purgatorio y en especial por la de Juan Gómez, en distintas iglesias e instituciones religiosas. Cumplía así, fehacientemente, la voluntad de su socio y, podríamos decir, amigo.

También por medio de la documentación, en este caso del Archivo Histórico de Mendoza, se pudo conocer que Jacinto de Castro, como albacea de Juan Gómez, se encargó de vender “una tropa de carretas, tres avíos y vasija”²⁵ pertenecientes al difunto, cuyos efectos fueron valuados en 2.328 pesos y 4 reales, y que serían adquiridos por Melchor de Videla y pagados “1000 pesos en todo el mes de diciembre próximo venidero, otros 100 dentro del término de un año y el resto dentro de 18 meses contando desde la fecha de esta escritura en adelante”.²⁶

Pasados los compromisos de entierro y voluntades del difunto, al mes de la muerte de Juan Gómez Jacinto de Castro envió a Gregorio García desde Buenos Aires a San Juan, con un decálogo de instrucciones para cumplir durante el camino, como cobrar y pagar deudas a distintos puesteros, recoger caballos y bueyes que el difunto había dejado pastando en distintas postas, llevar barriles vacíos y cobrar otros.²⁷ Muerto su socio y amigo Juan Gómez, la actividad comercial debía continuar...

SEGUNDA ETAPA COMERCIAL DE JACINTO DE CASTRO, 1790-1807: COMPRA DE ESCLAVIZADOS Y YERBA MATE PARA EL REINO DE CHILE

A partir de la muerte de su socio, la correspondencia de Jacinto de Castro pasó de mantenerse con cuatro o cinco clientes sanjuaninos a dedicarse casi en exclusividad al intercambio con los comerciantes chilenos Manuel de Astorga y Montes y (luego) José Benito Pérez. En el primero de los casos, el minero chileno necesitaba de Castro para que le realizara compras de esclavizados. Los pedidos se pagaban en la región Río de la Plata con doblones de oro de a 16 pesos, y plata en piña para adquirir mercaderías.²⁸ Aunque Castro opinaba que “el precio de la plata en piña a que corresponde en el día es a 8 pesos, pero muy poco se vende respecto a no tener salida para España, por la presente guerra y así es mejor venderla allá”,²⁹ por una carta anterior sabemos que su ley en el reino de Chile era de 11 pesos por marco.³⁰

Jacinto de Castro no era un comerciante especializado en la compra y venta de esclavizados, por lo cual tenía ciertas dificultades para adquirirlos en el mercado rioplatense. Son diversas las veces que este comerciante señaló: “Todavía no compré los negros por causa de no haberlos estos días, llegaron algunos bastante limpios y los atravesaron todos para arriba, sin querer menudear”.³¹ En este caso, se argumentó que los esclavizados, por lo general, eran enviados directamente al mercado del Bajo Perú, como también que los tratantes buscaban vender en cantidad y no realizar ventas menores o sólo por unidad.³² Otro ejemplo que afirma lo dicho anteriormente aparece en respuesta a otro pedido. Castro contestó:

El negro y la negra, no fueron posible el comprarlos porque los compradores para Lima los escogieron y solo dejaban los enfermos y morralla y así tener paciencia hasta que lleguen algunos que como la cordillera se va a cerrar no serán tantos los golosos por cuyo motivo no le remito la cuenta.³³

Una transacción exitosa de esclavizados se realizó en agosto de 1793, cuando Manuel de Astorga le solicitó la compra de “una negrita y un negrito bozal renegridos de 18 a 20 años que sean de buena presencia y que no sean sarnosos y si se puede que sean de nación congoleña que dicen son los mejores”.³⁴ Castro pidió paciencia para la compra porque, al momento, “fueron pocos los que llegaron y estos días se desembarcaron algunos.

Lo segundo este pueblo está lleno de viruelas y si algunos negros no la tuvieron, luego le dan”.³⁵ También le aclaraba que, en cuanto al transporte de estos esclavizados,

no es nada regular que vayan en arria a toda inclemencia pues [...], que no ignora Vuestra Merced suceden en arria y estos infelices bisoños en cabal que anda no han de aguantar de sol a sol por cuyo motivo tengo dispuesto vayan en las carretas de Torcuato que trajeron carga.³⁶

Al respecto, queda la impresión de la dureza del viaje que estos esclavizados debían realizar por más de 1200 kilómetros y, luego del traspaso por la cordillera, de más de 3.000 metros de altitud, para llegar a destino chileno.³⁷ Pese a la mortandad que podía ocurrir, sin embargo, era más seguro para conservar la vida del esclavizado este viaje que el que se realizaba por agua, ya que en ese caso debían atravesar el Cabo de Hornos, con los peligros de naufragio y de congelamiento.³⁸

Finalmente, a fines de diciembre de 1793, Jacinto de Castro le compró a Tomás Antonio Romero, conocido tratante de esclavizados (Galmarini, 1980), un negro llamado Antonio y una negra llamada Teresa, ambos bozales, por valor de 500 pesos. Según las palabras de Castro, ambos son

dos alhajas dignas de estimación porque al tiempo de escogerlos se vale uno de algunas exterioridades para el mejor acierto [...] en virtud de la espera que de ellos tengo en los 41 días que los tuve en casa son muy humildes, bien inclinados, alegres, de buen semblante e inclinados al trabajo, van muy contentos por la noticia que tienen de esa tierra de haber mucha fruta.³⁹

Y en cuanto al pedido realizado por Astorga y Montes de que fueran de entre 18 y 20 años, Castro le aclaró que

los referidos negros, aunque no son de la edad madura que pidió, no le de cuidado porque ya de más edad son muy rudos para aprender la doctrina y para imponer a su gusto en el servicio esto lo digo por experiencia que tengo.⁴⁰

El envío de ambos esclavizados se realizó el 23 de enero de 1794, por intermedio de Don Torcuato Rodríguez, a quien Castro aconsejó

poner en la carreta donde van los bueyes más mansos [...] se le abrirá en la culata de la carreta un agujero por donde puedan entrar y salir los negros a hacer aguas o caminar a pie al lado de las carretas que quieran para que no se entumescan cuidando siempre que la boyado arreada y novillos no los corneen y apartándolos al tiempo de unir y desunir para que algún animal no los atropelle. [...] en los malos pasos como son bajadas rápidas, el chorillo y otros precipicios que vayan a pie hasta salir del riesgo [...] en los montes no le permita desviarse por las espinas solo haciéndoles poner en los pies alguna lonja de cuero [...] no se le permitirá bañar en lagunas ni en Río peligroso, solo le hará lavar sus camisas listadas [...] antes de pasar el Río de San Juan avisará al dicho Don Manuel de Astorga y Montes venga a pasar los suyos o verlos pasar.⁴¹

Y a su vez, Castro le envió a Astorga y Montes una cuenta pormenorizada de los 45 pesos 1 ½ real de gastos que causaron los dos esclavizados en lo respectivo al vestuario, comida y flete. Entre estos gastos encontramos:

varas de bayeta sajón para pollera bata y chaqueta [...] 3 ½ vara de lienzo de lino para cama del negro a 4 ¼ reales [...] 2 varas y media cuarta de ruan para cama de la negra a 6 ½ reales [...] 1 poncho para el negro a 8 reales [...] 1 poncho de hilo a 8 reales [...] 2 cueros para dormir a 2 ½ reales [...] 1 real de jabón [...] 2 arrobas de galleta a 6 reales [...] Manutención desde 18 de diciembre de 1793 hasta 27 de enero de los dos negros son 41 comidas a ½ reales por cabeza [...] 1 frazada cara para la negra en 8 reales [...] 2 reales a la carreta para llevarlos a la recoleta a la tropa.⁴²

Finalmente, el 4 de mayo de 1794, a poco más de tres meses de su salida de Buenos Aires, Astorga y Montes envió una carta de recepción de los esclavizados remitidos desde Buenos Aires, agradeciendo las gestiones y señalando que habían arribado a San Juan “sin novedad graciosa”.

No será el único envío de esclavizados que realizará Castro. En 1797, José Javier Garramuño, desde San Juan, le solicitó

comprarme 4 negros bozales y que sean benguelas de edad de 18 a 20 años que sean bien renegridos y fornidos, y bien echos de cuerpo y piernas que no sean combados y en fin que sean como si para Usted propio fueran, esto es no pasando su precio de 260 pesos cada uno.⁴³

Y como el pedido se lo realizó en abril, unos meses antes de entrado el invierno, le especificó que “Sobre la ropa que necesiten [los esclavizados] sírvase Usted Que sea de las más barata y gruesa como que viene a pasar los fríos del camino y en Usted como que tiene la cosa presente determine como cosa propia”.⁴⁴ Posteriormente, Castro vio dificultosa la compra porque los pocos barcos que arribaban “con negros de los establecimientos ingleses cuyos negros son africanos se ignora si el dueño los remitirá a Lima”.⁴⁵ A lo que contestó Garramuño que

me dice en el anterior que no hay negros benguelas o de otra buena nación, y que si lo hay de los africanos y que no saber si vendrán para Lima de estos ni de balde los quiero porque son sumamente soberbios y malditos.⁴⁶

Para enero de 1798, Castro le comunicó que no había podido comprar los cuatro esclavizados que se habían solicitado porque “acaban de llegar 2 partidas [de esclavizados] de las cuales no quisieron menudear por venderlas por junto para Lima”.⁴⁷ Al mismo tiempo, Garramuño perdió un poco la paciencia y pidió

He de estimar a Usted que sin pérdida de tiempo se sirva comprarme 4 negros de a 16, 18 o 20 años que sean fornidos, aunque no sean benguelas o congos, pues no puedo emprender faena ninguna con conchabados porque es malísimo el servicio de esta gente.⁴⁸

Ante esto, Castro compró cuatro esclavizados a Pedro Duval, pero a un precio mayor de lo imaginado, unos 300 pesos por cada uno, “que aunque todos no llegan a la edad que pide no se pudo remedir a causa de que los grandes los sacaron a la rebatiña para Lima –las piezas fueron escogidas lo mejor que se pudo, me parecen buenos”.⁴⁹

De esta manera, el 9 de febrero, partieron en arria de mulas para la ciudad de San Juan

4 negros bozales llamados Lorenzo, Juan, Vicente y Mateo para entregar en dicha ciudad al señor Don José Javier de Garramuño, su legítimo dueño, los que recibí sanos, buenos, vestidos y con sus correspondientes recados para montar en mulas, sumamente mansas.⁵⁰

Dado el éxito del primer envío, en marzo de 1798, Manuel Astorga y Montes le pidió nuevamente a Castro la compra “de dos negritas de 18 a 20 que sean fornidas y bozales las dos, no repare 10 pesos más o menos sí que sean buenas piezas”.⁵¹ Al contar con efectivo, la compra y envío de las esclavizadas se realizó sin problemas, pero por su género se requirió de algunos cuidados adicionales para su transporte. Por ello, un mes luego de recibido el pedido, Castro contestó que la compra de estas dos esclavas había sido realizada en Montevideo,

la una llamada María y la otra llamada Susana, a 875 pesos cada una, las que se hallan compradas de su cuenta ya ahora procuraré vestir las para el abrigo, todavía tienen alguna sarna, sin embargo de estar invernadas en Montevideo ya aquí sobre dos meses.⁵²

Pero le advierte que el envío de ellas lo hará por intermedio de “un tal Rojo que me parece mozo de cuidado, se le determinan que así era mejor, porque mujeres ya pasadas de 15 años corre riesgos entre peones de carreta”.⁵³ Sobre ello, se puede reflexionar en torno al doble sometimiento que vivían las mujeres esclavizadas: la explotación física de su cuerpo y también el peligro de abuso.

Un apéndice a esta historia se produce tiempo después y nos recuerda la ética comercial de la que Castro hace galantería,⁵⁴ reprochando a Manuel de Astorga y Montes no haberle escrito sobre la buena recepción de las dos esclavizadas, como era de costumbre para cerrar la operación comercial. Este se disculpó diciendo

Usted con justicia acusa mi omisión de no haberle contestado el recibo de las negras que [...] después se me olvido pareciéndome que le había avisado que estaban recibidas ya las tengo casadas con negros míos y las dos están cercanas a parir, han salido buenas y doy a Usted repetidas gracias.⁵⁵

De esta manera, nos informamos de una práctica frecuente de los dueños de esclavizados: casar a sus esclavizadas con sus hombres esclavizados para aumentar el número de cautivos.⁵⁶

En resumen, la relación comercial con Manuel de Astorga, y también los pedidos del sanjuanino Garramuño, permiten conocer algunos aspectos de la venta de esclavizados que sólo se advierten cuando se trabajan mediante estudios de caso. Por ejemplo, la organización que debía tenerse en la caravana y en la preparación previa de los esclavizados para que pudieran realizar la travesía sin morir ni ser ultrajados. En segundo lugar, las dificultades que se le presentaban a un comerciante no especializado en la compra y venta de esclavizados cuando deseaba realizar compras minoristas, ante el gran flujo comercial que prefería vender al por mayor y a grandes plazas como la de Lima. Por último, se pudo advertir cómo la lógica de los compradores responde a sus necesidades, y pagaban los sobrepuestos que se presentaban, dejando a un lado compras al por mayor y prudencias económicas.

Saliendo de la compra de esclavizados, Jacinto de Castro comenzará una nueva relación comercial que lo unirá a José Benito Pérez, del comercio de Santiago en el reino de Chile. Debido al volumen de las transacciones y el esfuerzo que dedicará Castro por informar y mantener latente esta relación, se puede considerar esa relación como de gran importancia para ambos. También nos permite conocer diferentes aspectos del comercio de la yerba mate, ya que es el producto por el cual se genera y conserva la relación comercial.

El primer contacto del que hay registro se produce en abril de 1797, cuando José Benito Pérez halagó el modo y la forma de trabajo de Castro, que

solo se ciñe a los encargos que por su mano tenía hechos y de facto me ha llenado de satisfacción su modo de pensar de Vuestra Merced propio de mercaderes que estamos atentos a lograr las ocasiones de la estimación de los géneros, y esto jamás se conseguirá comprando sobre caro.⁵⁷

En este caso, solicitó que le enviase, en primer orden, yerba de palos, y luego, si conseguía, acero, fierro, clavazón y hojalata por los 62 doblones de oro de a 16 pesos que le había enviado anteriormente. Cinco meses después de este pedido, Castro le envió sesenta tercios de yerba mate en tres carretas hasta la ciudad de Mendoza, donde la recibió un enviado del comerciante chileno. La recepción de la carga de yerba mate, en enero de 1798, nos brinda alguna pista sobre cómo funcionaba el mercado chileno de la yerba mate y sus diferencias con el de Río de la Plata, ya que Pérez expresó:

Quedo muy complacido del favor de Vuestra Merced y deseo proporciones en que corresponder pero este año la fineza y empeño de Vuestra Merced en cuanto a la yerba no nos correspondería con igual éxito; pues la misma razón [que es la guerra] que ha ocasionado el subir de precio en esa ha ocasionado el abundar aquí, tanto que el menudeo es a 26 reales: por lo que no pensaré en pedirla a menos que no varíe el tiempo, lo que sabré por el amigo Don Pedro Pérez.⁵⁸

Así, en el caso de la yerba mate, al ser un producto americano, en momentos de conflicto bélico tendía a bajar su precio en la plaza chilena, ya que muchos comerciantes se dedicaban a mercader con ella ante la falta de otros bienes para vender, principalmente efectos de Castilla. También hay que contar con que los transportistas, ante la ausencia de otros bienes, tenían mayor disponibilidad en sus carretas y mulas para llevar yerba mate a Santiago en el reino de Chile, ante la falta de los habituales bienes de origen europeo.⁵⁹

Más allá de esto, una vez recibida la yerba mate, José Benito Pérez se encargó de comunicarle a Castro que había podido venderla a buenos precios pese a que en el mercado había mucha cantidad de ella, porque “cuando a todo el común les ofreció perdidas ese año y mi ventaja provino de la buena calidad en la yerba”.⁶⁰ Como también ha sido analizado por Martínez Barraza (2022), había una parte del mercado santiaguino que

realizaba un consumo diferenciado de la yerba mate, privilegiando la calidad por sobre el precio a la hora de adquirir la infusión.⁶¹

Posteriormente, se retomó el contacto entre ambos a finales de 1799. En ese año, Benito Pérez envió 170 doblones de oro de a 16 para la compra de yerba mate y hierro y, en segundo orden, de acero y papel. Además, pidió si era posible que se enviase diversos efectos, como

lentejuela de plata falsa, [...] candados para hebillas, medias de seda de segunda blanca, terciopelo negro, raso lisos franceses que es genero adecuado para calzones, [...] angaripolas, y quimones de algodón para polleras todos estos reglones se hallan en esta en suma escasez, y son de consumo preciso, como también navajas de barba y tijeras de trasquila barcelonesas y cuchillas belduques.⁶²

Como se puede apreciar, son pedidos muy precisos los que solicitaba el comerciante chileno. Casi inmediatamente, Jacinto de Castro le envió 210 tercios de yerba “fuerte y hedionda”⁶³ dirigidas a Mendoza para que luego se la enviaran a Santiago en el reino de Chile, y se excusó ante la imposibilidad de conseguir acero ya que “El acero, aunque de muy mala calidad por ser de Suecia, lo llevaron para el Perú”.⁶⁴

Para 1802, en una nueva operación comercial, tras el envío de José Benito Pérez de 122 doblones de a 16 pesos,⁶⁵ Castro le remitió 220 tercios de yerba en once carretas que partieron hacia Mendoza.⁶⁶ Esta compra se produjo luego de algún tiempo en el que Castro no quiso comprar yerba, ya que “se puso muy cara y causa de que 4 sujetos codiciosos de esta compraron y estancaron cuanta hallaron sin reserva de calidad”.⁶⁷ Así, Castro expresaba cómo en ciertos momentos unos pocos comerciantes rioplatenses podían oligopolizar la demanda y hacer que los precios subieran. Igualmente, según este comerciante, “los enunciados codiciosos perderán mucho dinero en virtud de llevar yerba a Las Conchas con alguna abundancia”.⁶⁸

En 1803, nuevamente José Benito Pérez pidió que se le enviase yerba mate de forma expeditiva. Ante las demoras de Castro por falta de troperos, el comerciante chileno le dijo:

reparo que Vuestra Merced no se quiere aprovechar de la ocasión del barco que estaba a la carga para este reino, sobre lo que ya le tenía prevenido a Vuestra Merced, pues, aunque estimamos mejor la yerba venida por tierra, pero a poderse conseguir prudentemente suplirá la falta la que venga por mar.⁶⁹

Al parecer, era tanta la necesidad de Pérez que no le importaba bajar la calidad de la yerba mate comprada. La respuesta de Castro fue contundente y nos permite conocer cómo se realizaba el traslado de la yerba mate en barco:

Bien tuve presente el barco que salía de Montevideo con destino a ese puerto pero reflexionando ser la yerba delicada en sí, traer así si cualquier mal olor y metida entre brea y alquitrán no le podría ser de mucho beneficio y juntamente las contingencias desde este puerto al de Montevideo y varios descalabros que algunas lanchas de este Río, padecían, fueron los poderosos motivos para no determinarme a mandarla.⁷⁰

Con imaginación histórica se puede suponer qué gusto tendrían en el reino de Chile esos mates con yerba mate enviada por mar entre brea y alquitrán. Nuevamente, en noviembre de 1803, Castro le envió cien tercios de yerba mate a Pérez, quien por este envío le quedó debiendo 409 pesos al comerciante rioplatense.⁷¹ Por ello, en diciembre del mismo año, el comerciante chileno le remitió 74 doblones de a 16 pesos para liquidar la deuda y dejar un saldo para nuevos encargos.⁷²

Al parecer, para 1804 se encontraba consolidada la relación comercial entre ambos, ya que José Benito Pérez le pidió que, por su intermedio, le enviase 27 doblones para Cádiz, de cuenta y riesgo de Miguel Monts para Alonso Pardiñas.⁷³ Castro aceptó la encomienda y señaló que lo despacharía en el primer barco que se proporcionase.⁷⁴ Un año después, Pérez nuevamente le envió 65 doblones de oro de a 16 pesos para la compra de yerba mate, que, aunque en Buenos Aires no bajaba de los 17 reales,⁷⁵ se estaba vendiendo a 24 reales en Valparaíso, según informa Pérez.⁷⁶ Este detalle del precio informado sobre el valor de la yerba mate

en Valparaíso, puerto de salida, y no en Santiago, nos permite revalidar la hipótesis acerca del papel de los comerciantes chilenos como redistribuidores de la yerba mate hacia el Bajo Perú (Sovarzo, 2019).⁷⁷

Otra operación comercial, que se suma a las que venían realizando, se efectuó en diciembre de 1804, cuando Pérez le envió 1104 cordobanes en consignación desde Chile, para que Castro los vendiera en la región Río de la Plata para la compra de yerba mate.⁷⁸ Tras recibir los cordobanes, Jacinto de Castro contestó que en Buenos Aires “se gasta poco cordobán con motivo de la moda de gastar los hombres botas en verano y invierno y las mujeres zapatos de telas”,⁷⁹ por lo cual intentará venderlos, pero será difícil. Tras varios intentos, en julio de 1805 Castro los pudo vender, pero fiados,⁸⁰ y fueron pagados en parte en abril de 1807.⁸¹ Todo indica que los cordobanes eran uno de los bienes de retorno hacia la región Río de la Plata y, por otro lado, se trata de una muestra más de la ductilidad que debía tener Castro para sacar beneficios de distintas mercaderías.

Tras la invasión inglesa de 1806-1807, y específicamente tras la caída de Montevideo en febrero de 1807, José Benito Pérez le suplicó a Castro que tomara los recaudos necesarios para conservar su capital, atesorado por este.⁸² Castro, sin dudar, decidió enviar el capital de Pérez que tenía en su poder, que ascendía a “1297 pesos y 3 cuartillos reales plata corriente con más 75 doblones de oro a 16 pesos 2 barras de plata con peso 93 y medio marcos”.⁸³ Al parecer, las noticias sobre la invasión inglesa al Río de la Plata habían llegado al reino de Chile con peculiar pesimismo, por lo que el comerciante trasandino no perdió tiempo en reclamar su dinero. A partir de ese año se pierde la documentación acerca de estas transacciones entre Jacinto de Castro y José Benito Pérez.

Si bien sólo es un caso testimonial, mediante él se pueden comprender algunas lógicas comerciales. Por ejemplo, el producto se llevaba hasta Mendoza, desde donde la yerba mate era transportada por arrieros chilenos.⁸⁴ Además, las transacciones se realizaban por medio del intercambio de oro chileno por yerba mate y efectos de Castilla, sin lugar a dudas porque contar con el metálico, para los comerciantes rioplatenses, significaba un aliciente y la posibilidad expedita de conseguir lo que se les pedía. También se ha visto cómo la guerra tiene distintos efectos en los bienes que se transaban en el mercado americano, por lo cual las generalidades que nos hablan de caída del comercio por un conflicto bélico europeo deben matizarse y verse a la luz de cada mercado y cada mercadería negociada. Por último, se ha examinado el consumo diferenciado de un mismo producto como la yerba mate, evidenciado en las palabras de Pérez, quien manifestó su venta gracias a su buena calidad y, en las palabras de Castro, en las que señaló su negativa al envío de yerba mate por mar, pues sería conservada en brea y alquitrán para su preservación durante la travesía. Los cultores del consumo de mate chileno habrían pagado un poco más, con gusto, por mantener el sabor de su infusión.

CONSIDERACIONES FINALES

Mediante un expediente judicial iniciado por cobro de pesos pudimos conocer que la muerte del comerciante Jacinto de Castro se produjo el 3 de enero de 1823, en medio de “escaseces y una prolongada enfermedad de cerca de dos años”.⁸⁵ Esta muerte en la pobreza de Jacinto de Castro nos recuerda lo variable y coyuntural que puede ser la fortuna de la actividad comercial en el Antiguo Régimen. Sólo podemos hipotetizar que la suma de los cambios que implicó la invasión inglesa de 1806-1807 y los posteriores conflictos internos desatados en las primeras dos décadas del siglo XIX en la región Río de la Plata y en el resto del continente americano fueron transformaciones tan profundas que llevaron a Castro a la ruina. Este comerciante sabía lidiar con los conflictos europeos y sus repercusiones americanas; sin embargo, los propios conflictos desatados en el continente implicaron un desafío comercial que, a todas luces, Castro no pudo resolver.

Por otra parte, analizamos la posibilidad de comprender cómo, en casi cuarenta años de trayectoria mercantil, Jacinto de Castro intentó mantener una misma lógica de actuación en la que privilegió el orden y la puntilliosidad para mantener sus relaciones comerciales. Sus clientes lo sabían, y estimamos que por ello pudo edificar relaciones mercantiles prolongadas en el tiempo. Además, en este trabajo pudimos comprobar

la ductilidad que un comerciante debía tener en la Buenos Aires de finales del siglo XVIII y principios del siglo XIX para dar respuesta a los requerimientos de mercaderías que sus clientes necesitaban. El mercado del aguardiente, de los esclavizados y de la yerba mate tenían lógicas diferentes entre sí, pero todas ellas debían ser comprendidas por este actor mercantil para subsistir.

Finalmente, queremos destacar que este escrito tuvo como objetivo realizar una biografía comercial pensando en que pudiera ser útil para entender el marco de posibilidades en el que se mueven actores, determinados en un espacio y tiempo definidos. No se puede generalizar a partir de un caso en particular, pero sí se puede pensar qué representaciones podían llegar a tener sobre ellos mismos y sobre su actividad, si se presta atención al marco mayor en donde se desarrolló su acción, en este caso comercial, y atender a otros estudios historiográficos que brindan pistas sobre ello.

FUENTES

Archivo General de la Nación, División Colonia- Sección Gobierno- Correspondencia Jacinto Castro Sala IX. 10-7-7.

Archivo General de la Nación, División Colonia- Sección Gobierno- Correspondencia Jacinto Castro Sala IX. 10-7-8.

Archivo General de la Nación, División Colonia- Sección Gobierno- Correspondencia Jacinto Castro Sala IX. 09-03-08.

Archivo General de la Nación, División Colonia- Sección Gobierno- Sala III. 02-07-16. Libro 220.

Archivo General de la Provincia de Mendoza, Época Colonial, Protocolo 123 folio 56.

REFERENCIAS

Amaral, S. (1990). Comercio libre y economías regionales. San Juan y Mendoza, 1780-1820. *Jahrbuch für Geschichte von Staat, Wirtschaft und Gesellschaft Lateinamerikas*, 27, 1-67.

Ávila Martel, A. y Bravo Lira, B. (1969). Nuevo régimen del comercio marítimo del siglo XVIII y su aplicación en el Pacífico Sur. *Revista Chilena de Historia del Derecho*, 5, 133-160.

Bonavena, P. A. y Nievas F. (2015). ¿Por qué estudiar la guerra? En P. A. Bonavena y F. Nievas, *Guerra: modernidad y contramodernidad* (pp. 9-40). Buenos Aires: Final Abierto.

Bonialian, M. (2016). Geopolítica y comercio colonial. El frustrado eje por el Cabo de Hornos entre España y China. *Jahrbuch für Geschichte Lateinamerikas*, 53, 4-35.

Carrera, J. (2014). Vinos y aguardientes en las pampas rioplatenses 1770-1850. *RIVAR*, 1(2), 21-37. Recuperado de http://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/art_revistas/pr.7729/pr.7729.pdf

Carrió de la Vandra, A. (1985 [1775 o 1776]). *El lazarillo de ciegos caminantes*. Caracas: Biblioteca Ayacucho.

Coria, L. A. (1988). *Evolución económica de Mendoza en la época colonial*. Mendoza: Universidad Nacional de Cuyo, Facultad de Ciencias Económicas.

Flores de la Flor, M. A. (2013). Un mito del estrecho de Magallanes. En A. Gullón Abao, A. Morgado García y J. J. Rodríguez Moreno (Eds.), *El mar en la historia y en la cultura* (pp. 63-77). Cádiz: Universidad de Cádiz. Recuperado de <https://shorturl.at/gKPT2>

Galmarini, H. (1980). Comercio y burocracia colonial: a propósito de Tomás Antonio Romero. *Investigaciones y Ensayos*, 28, 407-439.

Garavaglia, J. C. (1983). *Mercado interno y economía colonial (tres siglos de historia de la yerba mate)*. México D. F.: Grijalbo.

Gelman, J. (1996). *De mercachifle a gran comerciante. Los caminos del ascenso en el Río de la Plata colonial*. Huelva: UNIARA.

- González Gerpe, M. A. (2019). *Repercusiones sociales y militares de la toma y ocupación de La Habana por las tropas inglesas en 1762* (Tesis de Maestría). España: Universidad Nacional de Educación a Distancia, Facultad de Geografía e Historia. Recuperado de http://e-spacio.uned.es/fez/eserv/bibliuned:master-GH-MTAIHAG-Ma_gonzalez/Gonzalez_Gerpe_Maria_Amelia_TFM.pdf
- Gonzalbo Aizpuru, P. (2009). La intimidad divulgada. La comunicación escrita en la vida privada en la Nueva España. *Estudios De Historia Novohispana*, 27, 17-58.
- Halperín Donghi, T. (1972). *Revolución y guerra. Formación de una élite dirigente en la Argentina criolla*. Buenos Aires: Siglo XXI.
- Jumar, F. (2003). *Uno del montón: Juan De Eguía, vecino y del comercio de Buenos Aires. Siglo XVIII*. III Jornadas de Historia Económica, Asociación Uruguaya de Historia Económica, Montevideo. Recuperado de http://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/trab_eventos/ev.717/ev.717.pdf
- Jumar, F. (2011). Comerciantes en Río de la Plata pre-virreinal. El caso de Domingo de Basavilbaso. *Anuario del Instituto de Historia Argentina*, 11, 207-241. Recuperado de <https://www.anuarioiha.fahce.unlp.edu.ar/article/view/AHn11a11>
- Jumar, F. (2016). El comercio ultramarino por el complejo portuario rioplatense y la economía regional, 1714-1778. *Magallánica. Revista de Historia Moderna*, 3(5), 166-259.
- Kicza, J. (1986). *Empresarios coloniales. Familias y negocios en la ciudad de México durante los borbones*. México D. F.: FCE.
- Lacoste, P. (2004). La vid y el vino en América del Sur: el desplazamiento de los polos vitivinícolas (siglos XVI al XX). *Universum*, 19(2), 62-93.
- López de Albornoz, C. (2002). Tiempos de cambio: producción y comercio en Tucumán (1770-1820). *Revista Andes*, 13(0). Recuperado de <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=12701308>
- Lynch, J. (1962). *Administración colonial española 1782-1810. El sistema de intendencias en el Río de la Plata*. Buenos Aires: Eudeba.
- Martínez, P. S. (1961). *Historia económica de Mendoza durante el virreinato (1776- 1810)*. Madrid: Universidad Nacional de Cuyo e Instituto "Gonzalo Fernández de Oviedo".
- Martínez Barraza, J. J. (2022). *Comercio interior de Santiago de Chile a fines del periodo colonial, 1773-1810*. Santiago de Chile: Ediciones Biblioteca Nacional, Centro de investigaciones Diego Barros Arana.
- Mayo, C. (1996). La pulpería como empresa en Buenos Aires (1740-1830). *Trabajos y Comunicaciones*, 24, 95-132. Recuperado de <https://www.trabajosycomunicaciones.fahce.unlp.edu.ar/article/view/TYC1996n24a04>
- Méndez Beltrán, L. M. (2009). *El comercio minero terrestre entre Chile y Argentina 1800-1840. Caminos, arriería y exportación minera*. Santiago de Chile: Universidad de Chile, Fondo de Publicaciones Americanistas.
- Milletich, V. (2006). La formación del capital de un comerciante porteño: Juan Esteban de Anchorena, 1750-1775. *Anuario IEHS*, 21, 311-330.
- Palomeque, S. (2006). Circuitos mercantiles de San Juan, Mendoza y San Luis. Relaciones con el "interior argentino", Chile y el Pacífico sur (1800-1810). *Anuario IEHS*, 21, 255-281.
- Pietschmann, H. (1996). *Las reformas borbónicas y el sistema de intendencias en Nueva España. Un estudio político administrativo*. México D. F.: Fondo de Cultura Económica.
- Retamal Ávila, J. (2005). Fidelidad conyugal en el Chile colonial. En R. Sagredo y C. Gazmuri (Dirs.), *Historia de la vida privada en Chile. Tomo 1: El Chile tradicional. De la Conquista a 1840* (pp. 49-69). Santiago de Chile: Aguilar Chilena-Taurus.
- Rosal, M. A. (1988). Transportes terrestres y circulación de mercancías en el espacio rioplatense (1781-1811). *Anuario IEHS*, 3, 123-159.
- Sandrín, M. E. (2016). *La demanda de bienes y servicios para la Corona y la navegación ultramarina en el complejo portuario rioplatense y la dinamización de la economía regional. 1680-1810* (Tesis de doctorado). La Plata: Universidad Nacional de La Plata, Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación. Recuperado de <http://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/tesis/te.1217/te.1217.pdf>

- Schlez, M. (2015). Los comerciantes coloniales latinoamericanos en la transición al capitalismo. Un balance historiográfico. *Revista de Estudios Afro-Americanos*, 5(12), 133-164.
- Schlez, M. (2016). La medición de la ganancia mercantil en el Río de la Plata colonial: el caso de Diego de Agüero y Compañía (Río de la Plata, 1770-1820). *Revista de Indias*, 76(268), 751-788.
- Semadeni, P. J. (2011). *Estado colonial-Estado republicano. Cuyo, 1770-1830*. Buenos Aires: El Zahir Editora.
- Seoane, M. I. (1995). Los poderes para testar en el Buenos Aires del siglo XVIII. *Revista de Historia del Derecho Ricardo Levene*, 31, 71-90.
- Sovarzo, J. (2019). La garganta del comercio suramericano. Las relaciones comerciales terrestres entre la región Río de La Plata y los mercados del Pacífico Suramericano a fines de la dominación hispánica en América. *El Taller de la Historia*, 11, 345-384.

NOTAS

- 1 Archivo General de La Nación (en adelante AGN), División Colonia- Sección Gobierno- Correspondencia Jacinto Castro Sala IX. 10-7-7; Archivo General de La Nación (en adelante AGN), División Colonia- Sección Gobierno- Correspondencia Jacinto Castro Sala IX. 10-7-8; Archivo General de La Nación (en adelante AGN), División Colonia- Sección Gobierno- Correspondencia Jacinto Castro Sala IX. 09-03-08.
- 2 Jacinto de Castro estaba en varios detalles. Hasta le explica a su socio Gómez cómo debe transportar las parras desde San Juan a Buenos Aires, aclarándole: “Las parras que sean grandes y gruesitas con bastante tierra y meter los remates de ellas por la culata de la carreta haciéndoles un agujero a la quinchá”. Carta de Jacinto de Castro a Juan Gómez (San Juan), Buenos Aires, 31/07/1784, AGN-IX-10-7-7.
- 3 Así se lo hace saber uno de sus clientes habituales, José Losada, que expresa su preferencia por Castro en los siguientes términos: “No remito unas cargas de aguardiente motivo de que tengo fletados mis barriles para Córdoba y hasta que vengan tendremos paciencia y siempre molestaré a Vuestra Merced para su venta pues mi amigo don Luis de Orbe a todos los encargos que llega a hacer los dilata mil años pues ya no se halla su edad para menos”. Carta de José Losada a Castro, Buenos Aires, 25 de mayo de 1785. AGN-IX-10-7-7. (Subrayado propio).
- 4 Haciendo referencia al marco espacial, el viaje desde Buenos Aires a San Juan se realizaba en un lapso de entre sesenta y setenta y cinco días, según se pudo corroborar en la documentación epistolar, para recorrer alrededor de 1.450 kilómetros; y su costo variaba entre 50 y 150 pesos por carreta, dependiendo de la cantidad de oferta de transporte. La mayor parte de los envíos se realizaba en tropas de carretas tiradas por bueyes; indefectiblemente, si se trataba de los barriles con caldos cuyanos (aguardiente y vino). En algunos casos, los viajes se realizaban en arrias de mulas. Martínez (1961); Coria (1988), Rosal (1988).
- 5 Pese a este análisis, subsiste la tradicional interpretación que señala las reformas de la década de 1770 como el comienzo del esplendor de la región Río de la Plata. Por ejemplo, “los papeles comerciales de Anchorena revelan para la década anterior vinculaciones con casi todas las tierras que esas reformas transformarán en hinterland económico de la capital del nuevo virreinato. Pero es indudable que esas reformas consolidan y aceleran el ascenso comercial de Buenos Aires”. Halperín Donghi (1972, p. 41; subrayado propio). Más cercano a la propuesta de Fernando Jumar (2016), Jorge Gelman (1996) señala que la creación del Virreinato del Río de la Plata en 1776 fue “más que el origen, la confirmación legal de una realidad que ya empezaba a existir y que por supuesto fue así acentuada al máximo” (p. 119). También cercano a este punto de vista, Juan Carlos Garavaglia (1983) sostiene que entre 1744 y 1778 se va “a reafirmar definitivamente el papel de Buenos Aires como mercado, polo de arrastre y centro de distribución para un vasto conjunto regional” (p. 417).
- 6 Sin ánimo de exhaustividad, hay una buena cantidad de trabajos en la historiografía argentina que han ahondado específicamente en las trayectorias vitales de algunos comerciantes rioplatenses con estudios de caso. Son las investigaciones de Jorge Gelman (1996), Vilma Milletich (2006), Fernando Jumar (2003, 2011) y Mariano Schlez (2016). En estos trabajos se profundizó, en líneas generales, en “el análisis de los mecanismos económicos y extraeconómicos de apropiación del excedente de los comerciantes, atendiendo a su especialización en áreas geográficas y productos, además de sus patrones de inversión y tasa de beneficio” (Schlez, 2015, p. 146). Todas estas pautas de conducta también las advertimos en el caso de Jacinto de Castro. Por último, importante para este estudio, los cuatro historiadores anteriormente nombrados ahondaron en cómo el desconocimiento entre los mercados posibilitó a los comerciantes apropiarse de un excedente, tan viejo como exitoso; este es: comprar más barato y vender (mucho) más caro.
- 7 Contrato firmado por Juan de Forgue y Juan Gómez, San Juan, 28/11/1770, AGN-IX-10-7-7.
- 8 Carta de Diego de Oro a Jacinto de Castro (Buenos Aires), San Juan, 12/05/1792, AGN-IX-10-7-7.
- 9 Carta de José Clemente Riveros a Jacinto de Castro (Buenos Aires), San Juan, 18/04/1791, AGN-IX-10-7-7.

- 10 La guerra es un perjuicio para algunos y una oportunidad para otros. En muchas ocasiones, la sobreoferta de mercaderías que implicaba la vuelta a la paz traía perjuicios para muchos mercaderes. Muestra de esto es que, tras la firma de la paz en 1802, José Losada, desde Santiago en el reino de Chile, le informó a Castro: “En esta quebraron bastantes mercaderes con la paz y en particular Don Juan Horcino este quebró entre cientos y tantos mil pesos: así los presentó en planilla al consulado, bien encarcelado está el miserable”. Carta de José Losada a Jacinto de Castro (Buenos Aires), San Juan, 04/02/1802, AGN -IX-9-3-8. La cara opuesta se produce en 1797 cuando, tras el comienzo de la guerra anglo-española de ese año, Castro se mostraba muy optimista: “La guerra se publicó en esta el día 11 del corriente creo será buen año para el aguardiente de este país, no descuidarse porque muchos opinan su poca duración”. Carta de Jacinto de Castro a José Javier Garramuño (San Juan), Buenos Aires, 16/03/1797, AGN -IX-10-7-8.
- 11 Asimismo, es importante para los comerciantes americanos conocer cuándo y cuántos barcos arribaban a la región Río de la Plata. Este arribo masivo podía, por un lado, tener consecuencias negativas: “Se hallan las ventas en la actualidad en el más deplorable estado cuya causa fue recibida del aviso, y dos barcos más el uno de Cádiz y el otro de Cataluña, el primero sin caldos pero el segundo con 1.500 barriles asegura que vino solo y otros que también aguardiente no obstante lo que digo es que los catalanes antes de la guerra, del aviso vendían prueba de Holanda a 27 pesos y luego lo bajaron a 23, estos algo anuncian sus correspondientes y se dirá que viene más barcos o convoy”. Carta de Jacinto de Castro a José Clemente Rivero (San Juan), Buenos Aires, 16/09/1793, AGN -IX-10-7-8. Y en un sentido contrario, la llegada de pocos barcos desde Europa podía tener consecuencias positivas para los comerciantes locales. Muestra de ello es una carta de Castro de 1796, en la cual informó a otro comerciante: “El aguardiente cada día toma valor en virtud de no venir de España, el 13 de éste [mes] llegó una arria de un tal Rojo y sin relleno vendió a 33 pesos también es la causa de venir poca de allá y venir las pocas tropas divididas”. Carta de Jacinto de Castro a José Clemente Rivero, Buenos Aires, 16/09/1796, AGN -IX-10-7-8.
- 12 Gran contendiente del aguardiente sanjuanino era la cachaza que venía de La Habana y de Río de Janeiro. En varias ocasiones, Castro señaló que los precios habían bajado de modo abrupto a causa de la llegada de cachaza. Por ejemplo, en 1799 le informa a Garramuño que, de 33 pesos, el barril de aguardiente pasó a 27 pesos, debido “a la mucha cachaza que había del Janeiro”. Carta de Jacinto de Castro a José Javier Garramuño (San Juan), Buenos Aires, 14/10/1799, AGN -IX-10-7-8. Y más claramente, le señaló en otra carta que “esta variación de precio lo causa las crecidas partidas de cachaza, que vienen del Janeiro que solo un barco del yerno de Escalada trajo 900 barriles”. Carta de Jacinto de Castro a José Javier Garramuño (San Juan), Buenos Aires, 16/09/1799, AGN -IX-10-7-8.
- 13 La composición de la oferta ofrecida en las pulperías ha sido trabajada por Mayo (1996).
- 14 Jacinto de Castro a José Clemente Rivero, Buenos Aires, 16/03/1805, AGN-IX-9-3-8.
- 15 Jacinto de Castro a José Clemente Rivero, Buenos Aires, 16/08/1809, AGN-IX-9-3-8.
- 16 El 28 de agosto de 1771 ambos oficializaban su sociedad firmando un contrato en Buenos Aires, en el que declaraban hacer “compañía para tratar y contratar en todo género de negocios a partir de ganancias y pérdidas con declaración que yo don Jacinto de Castro entre en ella 957 pesos y 6 reales y yo Juan Gómez 460 pesos, y ambos la industria y personal trabajo de uno al otro siempre hemos de partir por iguales las partes, las utilidades y pérdidas” (Contrato firmado por Don Jacinto de Castro y Juan Gómez, en Buenos Aires, 28/08/1771. AGN -IX-10-7-7). Trece años después, parecen funcionar bien los negocios: la sociedad de Castro-Gómez compró una casa en Buenos Aires por 10.250 pesos, de la cual Castro señalaba que iba a “abrir una puerta a la calle a la sala que cae al río para la mejor comodidad” (Carta de Jacinto de Castro a Juan Gómez, Buenos Aires, 10/06/1784, AGN -IX-10-7-7) y que, en los alrededores de esta propiedad, se “está componiendo el pantano de junto a la Recoleta para que entre por ahí las tropas a la aduana general” (Carta de Jacinto de Castro a Juan Gómez, Buenos Aires, 10/06/1784, AGN -IX-10-7-7).
- 17 Aunque también esto puede demostrar el tamaño de las operaciones realizadas por Jacinto de Castro, que necesitan de un socio de mucha confianza para extender sus redes comerciales.
- 18 Carta de Castro a Gómez, Buenos Aires, 10 de abril de 1783, AGN-IX-10-7-7.
- 19 Carta de Castro a Gómez, Buenos Aires, 10 de diciembre de 1784, Buenos Aires, AGN-IX-10-7-7.
- 20 Sobre la importancia de los testamentos para la historiografía, ver Seoane (1995).
- 21 Testamento de Juan Gómez, Luján, 12/05/1790, AGN-IX-10-7-7.
- 22 Carta de Jacinto de Castro a Pedro Arrieta (Desconocido), Buenos Aires, 07/08/1790, AGN-IX-10-7-7.
- 23 Carta de Jacinto de Castro a Pedro Arrieta (Desconocido), Buenos Aires, 07/08/1790, AGN -IX-10-7-7.
- 24 Comprobante firmado por el fray Domingo Pérez en Buenos Aires, 05/06/1790, AGN-IX-10-7-7.
- 25 Archivo General de la Provincia de Mendoza (en adelante AGPM), Época Colonial, Protocolo 123 folio 56 del escribano público de la real hacienda minas y registro Pedro Simón de Videla, 26/10/1790. Agradezco a la Dra. Eugenia Molina por la referencia y su generosidad para la digitalización y envío de este expediente.
- 26 AGPM, Época Colonial, Protocolo 123 folio 56 del escribano público de la real hacienda minas y registro Pedro Simón de Videla, 26/10/1790.
- 27 Carta de Jacinto de Castro a Gregorio García (San Juan), Buenos Aires, 23/06/1790, AGN-IX-10-7-7.

- 28 Estos envíos de oro en pasta y plata en piña desde Chile se encontraban prohibidos y fueron objeto de distintos bandos desde Santiago, en el reino de Chile, que buscaban que los tenientes de San Juan y San Luis estuviesen prevenidos y detuvieran esos envíos que se dirigían a Buenos Aires. AGPM, Época colonial, Sección Gobierno exterior, Documento 40, carpeta 41. Fechado en Santiago en el reino de Chile a 30 de septiembre de 1775. Recién en 1777, tras la creación del virreinato del Río de la Plata, “con las correspondientes guías o despachos se permita conducir de las expresadas provincias del Perú y Chile los caudales que, en plata u oro sellado, o en pasta se quieran transportar a esta”. AGPM, Época colonial, Sección Gobierno interior, Documento 79, carpeta 45. Fechado en Buenos Aires a 6 de noviembre de 1777.
- 29 Carta de Jacinto de Castro a José Javier Garramuño (San Juan), Buenos Aires, 16/07/1797, AGN-IX-10-7-8.
- 30 Lamentablemente, no tenemos certezas sobre cómo procedía Castro ante la recepción del metálico. Todo indica que no invirtió en grandes propiedades, más allá de su casa, y estimamos que con ese metálico compraba los efectos de Castilla y a los esclavizados que luego enviaba a San Juan y Chile.
- 31 Carta de Jacinto de Castro a José Javier Garramuño (San Juan), Buenos Aires, 16/12/1799, AGN-IX-10-7-8.
- 32 Podemos apreciar esta dinámica comercial en Sovarzo (2019), con la misma lógica: la mayor cantidad de esclavizados que salen de la región Río de la Plata son enviados a Lima, según lo que pudimos cotejar en el análisis de las notas de aduana de Buenos Aires.
- 33 Carta de Castro a José Losada (San Juan), Buenos Aires, 16/02/ 1799, AGN-IX-10-7-8.
- 34 Carta de Manuel de Astorga y Montes a Jacinto de Castro (Buenos Aires), San Juan, 14/08/1793, AGN-IX-10-7-8.
- 35 Carta de Jacinto de Castro a Manuel de Astorga y Montes (San Juan), Buenos Aires, 16/12/1793, AGN-IX-10-7-8.
- 36 Carta de Jacinto de Castro a Manuel de Astorga y Montes (San Juan), Buenos Aires, 16/12/1793, AGN-IX-10-7-8.
- 37 También encontramos una muestra de las condiciones en las que arribaban los esclavizados, en este caso al puerto de Buenos Aires, en palabras de Jacinto de Castro. Señala con cierto dolor que, tras recorrer un barco con esclavizados, “no fue posible hallar cosa de provecho, es un dolor ver tanta aniquilación y morralla en los que vinieron, que absolutamente no hay cosa de provecho”. Carta de Jacinto de Castro a José Javier Garramuño (San Juan), Buenos Aires, 16/12/1800, AGN-IX-9-3-8.
- 38 Sumemos, a los peligros reales del cruce, los mitos y leyendas que durante el siglo XVIII seguían vigentes sobre los seres que habitaban en el estrecho de Magallanes, lo que agregaba un peligro más en las mentes de la época que se arriesgaban a cruzar por esas latitudes. Ver Flores de la Flor (2013).
- 39 Jacinto de Castro a Manuel de Astorga y Montes (San Juan), Buenos Aires, 31/01/1794, AGN-IX-10-7-8.
- 40 Jacinto de Castro a Manuel de Astorga y Montes (San Juan), Buenos Aires, 31/01/1794, AGN-IX-10-7-8.
- 41 Instrucción de Jacinto de Castro a Torcuato Rodríguez (Buenos Aires), Buenos Aires, 19/01/1794, AGN-IX-10-7-8.
- 42 Jacinto de Castro a Manuel de Astorga y Montes (San Juan), Buenos Aires, 30/01/1794, AGN-IX-10-7-8.
- 43 José Javier Garramuño a Jacinto de Castro (Buenos Aires), San Juan, 15/04/1797, AGN-IX-10-7-8.
- 44 José Javier Garramuño a Jacinto de Castro (Buenos Aires), San Juan, 15/04/1797, AGN-IX-10-7-8.
- 45 Jacinto de Castro a José Javier Garramuño (San Juan), Buenos Aires, 16/05/1797, AGN-IX-10-7-8.
- 46 José Javier Garramuño a Jacinto de Castro (Buenos Aires), San Juan, 15/06/1797, AGN-IX-10-7-8.
- 47 Jacinto de Castro a José Javier Garramuño (San Juan), Buenos Aires, 16/01/1798, AGN-IX-10-7-8.
- 48 José Javier Garramuño a Jacinto de Castro (Buenos Aires), San Juan, 14/01/1798, AGN-IX-10-7-8.
- 49 Jacinto de Castro a José Javier Garramuño (San Juan), Buenos Aires, 16/02/1798, AGN-IX-10-7-8.
- 50 Documento de flete firmado por Vicente Bargas en Buenos Aires, 09/02/1798, AGN-IX-10-7-8.
- 51 Carta de Manuel de Astorga y Montes a Jacinto de Castro (Buenos Aires), San Juan, 14/03/1796, AGN-IX-10-7-8.
- 52 Carta de Jacinto de Castro a Manuel de Astorga y Montes (San Juan), Buenos Aires, 16/04/1796, AGN-IX-10-7-8.
- 53 Carta de Jacinto de Castro a Manuel de Astorga y Montes (San Juan), Buenos Aires, 16/04/1796, AGN-IX-10-7-8.
- 54 Recordemos que “La cortesía por encima de la espontaneidad y lo cotidiano en sustitución de lo excepcional, fueron la tónica de la modernidad, cuando todavía la palabra escrita era la única forma de comunicación a distancia y cada vez más personas habían adquirido la habilidad de emplearla” (Gonzalbo Aizpuru, 2009, p. 55).
- 55 Carta de Manuel de Astorga y Montes a Jacinto de Castro (Buenos Aires), San Juan, 14/07/1800, AGN- IX-09-03-08.
- 56 Menos afortunadas, otras esclavizadas caían en manos de dueños que “intentaban aumentar sus réditos ocupando rápidamente el vientre de las mujeres esclavas (negras o indígenas) porque ello importaba un crecimiento de su patrimonio. Al respecto, en el reino de Chile, un español que compró muchas negras para ocuparlas en su servicio y teniendo hijos en ellas los vendió todos” (Retamal Ávila, 2005, p. 64).
- 57 Carta de José Benito Pérez a Jacinto de Castro (Buenos Aires), Santiago en el reino de Chile, 11/04/1797, AGN-IX-10-7-8.
- 58 José Benito Pérez a Jacinto de Castro (Buenos Aires), Santiago en el reino de Chile, 08/01/1798, AGN-IX-10-7-8.
- 59 Cabe señalar que el mercado santiaguino se mantuvo muy ávido por importar yerba mate, como lo indican las cifras ofrecidas por Martínez Barraza (2022), en las que se observa: “En promedio, durante 1773-1776 se abastecieron a esta

capital [Santiago en el reino de Chile] sobre las 720 toneladas al año, cifra que incluso fue más del doble a fines de la época colonial” (p. 168).

- 60 José Benito Pérez a Jacinto de Castro (Buenos Aires), Santiago en el reino de Chile, 24/07/1799, AGN-IX-10-7-8.
- 61 En particular, Martínez Barraza (2022) señala: “A Chile ingresaron de manera recurrente las dos variedades comercializadas en todo el continente: en mayor proporción la ‘yerba de palos’, destinada a los grupos de menor poder adquisitivo y, en menor medida, la yerba ‘caaminí’ o ‘contrahecha’, de calidad superior, reservada por su alto precio para los sectores más opulentos” (p. 97).
- 62 José Benito Pérez a Jacinto de Castro (Buenos Aires), Santiago en el reino de Chile, 12/12/1799, AGN-IX-10-7-8.
- 63 Jacinto de Castro a José Benito Pérez (Santiago-Chile), Buenos Aires, 16/12/1799, AGN-IX-10-7-8.
- 64 Jacinto de Castro a José Benito Pérez (Santiago-Chile), Buenos Aires, 16/12/1799, AGN-IX-10-7-8.
- 65 José Benito Pérez a Jacinto de Castro (Buenos Aires), Santiago en el reino de Chile, 19/09/1801, AGN -IX-9-3-8.
- 66 Jacinto de Castro a José Benito Pérez (Santiago-Chile), Buenos Aires, 16/03/1802, AGN-IX-9-3-8.
- 67 Jacinto de Castro a José Benito Pérez (Santiago-Chile), Buenos Aires, 16/11/1801, AGN-IX-9-3-8.
- 68 Jacinto de Castro a José Benito Pérez (Santiago-Chile), Buenos Aires, 16/11/1801, AGN-IX-9-3-8.
- 69 José Benito Pérez a Jacinto de Castro (Buenos Aires), Santiago en el reino de Chile, 10/03/1803, AGN-IX-9-3-8.
- 70 Jacinto de Castro a José Benito Pérez (Santiago-Chile), Buenos Aires, 16/04/1803, AGN-IX-9-3-8.
- 71 Jacinto de Castro a José Benito Pérez (Santiago-Chile), Buenos Aires, 16/11/1803, AGN-IX-9-3-8.
- 72 José Benito Pérez a Jacinto de Castro (Buenos Aires), Santiago en el reino de Chile, 15/12/1803, AGN-IX-9-3-8.
- 73 José Benito Pérez a Jacinto de Castro (Buenos Aires), Santiago en el reino de Chile, 09/01/1804, AGN-IX-9-3-8.
- 74 Jacinto de Castro a José Benito Pérez (Santiago-Chile), Buenos Aires, 16/02/1804, AGN-IX-9-3-8.
- 75 Jacinto de Castro a José Benito Pérez (Santiago-Chile), Buenos Aires, 16/12/1805, AGN-IX-9-3-8.
- 76 José Benito Pérez a Jacinto de Castro (Buenos Aires), Santiago en el reino de Chile, 14/09/1805, AGN-IX-9-3-8.
- 77 Martínez Barraza (2022) comparte esta afirmación, en la que los comerciantes chilenos fungen como reexportadores de la yerba mate proveniente de la región Río de la Plata hacia el Bajo Perú, a la que suma en sus trabajos la reexportación de mercancías provenientes de los mercados del Pacífico hacia el interior rioplatense.
- 78 José Benito Pérez a Jacinto de Castro (Buenos Aires), Santiago en el reino de Chile, 10/12/1804, AGN-IX-9-3-8.
- 79 Jacinto de Castro a José Benito Pérez (Santiago-Chile), Buenos Aires, 16/01/1805, AGN-IX-9-3-8.
- 80 Jacinto de Castro a José Benito Pérez (Santiago-Chile), Buenos Aires, 17/07/1805, AGN-IX-9-3-8.
- 81 Jacinto de Castro a José Benito Pérez (Santiago-Chile), Buenos Aires, 14/04/1807, AGN-IX-9-3-8.
- 82 La noticia de la invasión inglesa 1806-1807 a la región Río de la Plata corrió rápidamente, tanto que el 27 de enero de 1807 el Cabildo de Buenos Aires pide al de Mendoza para que lo auxilie con armas: “Solo solicitamos que, si hubiese algunas armas blancas, y de fuego en el distrito de V. S. se sirva remitírnoslas a la mayor brevedad, y lo mismo el numerario con que sus generosos habitantes contribuyesen para el buen éxito de una causa que les es común. Que con estos auxilios tenemos en nuestro juicio, lo que basta para frustrar las maquinaciones del fiero y soberbio inglés, y dejar a nuestros amados hermanos disfrutando en paz de las dulzuras de su natalicio suelo”. AGPM, Época colonial, Sección Hacienda, Documento 28, carpeta 48. Fechado en Buenos Aires a 27 de enero de 1807.
- 83 Recibo de flete firmado por Francisco Guiros, Buenos Aires, 14/02/1807. AGN-IX-9-3-8.
- 84 En el caso de los arrieros chilenos, según Luz María Méndez Beltrán, fueron un tipo de microempresarios que operaba sus propias mulas y contrataban en forma independiente el transporte de sus productos, con los productores o con los comerciantes, para enviarlos a lugares previamente determinados. Eran secundados por peones que ellos mismos contrataban, y muchas veces incorporaban a ese tipo de trabajo a sus hermanos, hijos y otros parientes (Méndez Beltrán, 2009, p. 95). También Concolorcorvo brinda otros aspectos del cruce cordillerano al dar detalles de la actividad que realizaban los arrieros chilenos: “madrugan mucho para concluir su jornada a las cuatro de la tarde, cuando el sol tiene suficiente calor para calentar y secar el sudor de sus mulas. En esta detención, hasta ponerse el sol, plantan los toldos de los dueños de las cargas. Hacen sus fuegos y traen agua con mucha prontitud. El peón de mano dirige al pasajero o pasajeros dos horas antes de salir la recua, prevenido de fiambres y lo necesario para darle de comer a las doce del día, y muchas veces antes, en sitio cómodo y distante solamente una cuarta parte de la jornada, con agua y leña. Estas tres partes las hace el que va a la ligera en sitios ásperos en cinco horas, de modo que si sale a las cinco de la mañana, llega a las diez del día, con descanso de más de cuatro a cinco horas, saliendo a completar la jornada a las tres a cuatro de la tarde y llegando a hora en que ya está todo prevenido para hacer la cena y sancochar la carne para comer al mediodía del siguiente, cocida, asada y competentemente aderezada”. Carrió de la Vandra (1985 [1775 o 1776]), pp. 100-101.
- 85 AGN, Sala III- 2-7-16. Libro 220.