

## **Artículos**

---



# Aproximaciones al flujo de ingresos en el transporte de carretas en el Tucumán colonial: el caso de Domingo Villafañe

*Ana Verónica Ávila Sauvage*

INSTITUTO SUPERIOR DE ESTUDIOS SOCIALES (UNT-CONICET)

TUCUMÁN, ARGENTINA

sauvage\_vero@yahoo.com.ar

## *Resumen:*

El estudio del caso de Domingo Villafañe, un reconocido transportista de la plaza tucumana de fines del período colonial, destaca el importante papel que desempeñó la fletería en la acumulación patrimonial, actividad articulada al comercio (de “efectos de Castilla” y “efectos de la tierra”) y a la producción de la hacienda. El caso presenta datos relevantes sobre las características del negocio y permiten estimar los flujos de ingresos que generaba, abriendo nuevos interrogantes a las investigaciones sobre la economía y la sociedad de la época.

*Palabras clave:* Transporte; Carretas; Tucumán; Tardo-colonial.

## *Abstract:*

The case of Domingo Villafañe, a well-known transporter established in Tucumán during the late colonial period, highlights the important role played by transportation in patrimonial accumulation and generation of capital flows in the region. We link transportation to the trade with the Hispano-American colonies, the transatlantic mercantile trade, and the productive activities of the hacienda. Also, the case presents relevant data about the business-related mechanisms involved in transportation, as well as a taxation-based estimate of the income flow. Overall, this case report opens new questions to the economic studies of the time.

*Keywords:* Transportation; Wagons; Tucumán; End of the colonial period.

## INTRODUCCIÓN

Finalizando el siglo XVIII la jurisdicción de San Miguel de Tucumán contaba con un conjunto de factores naturales que ofrecían la materia prima para actividades productivas y de servicios. Hacia el oeste, Tucumán mantenía una tupida vegetación de la que se extraían maderas duras como el cedro, laurel y nogal –entre otras–, que servían de base para la carpintería y la fabricación de carretas destinadas al transporte. También se encontraban otras maderas como el quebracho colorado y el cebil colorado de las que se extraía el tanino para la curtiduría. Hacia el oriente, la región se caracteriza por las llanuras, que permitieron la cría y desarrollo de la ganadería, principalmente vacuna, mular y equina. Ambas actividades facilitaban la construcción y armado de carretas necesarias para el transporte de larga distancia.

Las medidas borbónicas implementadas en el último cuarto de siglo, entre ellas la creación del Virreinato del Río de la Plata en 1776 y la atlantización mercantil mediante el *Reglamento del libre comercio* en 1778, fomentaron el flujo de negocios entre los principales puntos neurálgicos del comercio: el centro minero del Alto Perú y la ciudad de Buenos Aires como nuevo centro portuario. Tucumán, inserto en esa principal ruta comercial usufructuaba su rol de intermediario entre las regiones andinas del Alto Perú y las regiones atlánticas con eje en Buenos Aires y aprovechaba dicho contexto para la explotación de otras actividades derivadas y tan necesarias para las conexiones económicas, como el transporte.

En tal sentido, se incrementaron las condiciones favorables para el negocio de la carretería, en algunos casos como un complemento del comercio y en otros como la actividad principal generadora de grandes capitales.

## ACLARACIONES SOBRE LAS FUENTES Y EL MÉTODO

La más relevante fuente primaria para el estudio de la actividad comercial en nuestro período son las guías de aduana o tránsito (en adelante “guía de comercio”). Sin embargo, en muchos casos las guías se extraviaron, se deterioraron o no se conservaron en los archivos. Por tal razón, las guías encontradas tanto en el Archivo Histórico de Tucumán (AHT) como en el Archivo General de la Nación (AGN) no representan la totalidad de las operaciones realizadas. Otras fuentes primarias utilizadas fueron los inventarios y tasaciones de bienes disponibles en la Sección Judicial del AHT bajo la denominación de “su testamentaría” o “partición de bienes y herencia”. Estos se conservan en buen estado en este repositorio documental, aunque lamentablemente se ha

detectado casos de extravíos, como posiblemente ocurrió para este caso de estudio. No obstante, existen indicios que pueden rastrearse en documentos de protocolos y expedientes judiciales que permiten, en cierta medida, una reconstrucción patrimonial del caso estudiado. Nuestra investigación se ha beneficiado, asimismo, de una rica producción historiográfica, cuyos aportes han provisto un adecuado marco teórico, informaciones precisas y una caracterización de la economía de la jurisdicción de San Miguel de Tucumán y de la sociedad colonial en su conjunto.<sup>1</sup>

Con relación al método, dado el voluminoso número de guías y comprobantes de contaduría conservadas, de los cuales no existen índices, se decidió efectuar una recolección completa de siete años que van desde 1780 a 1786 a partir de la cual se pudo rastrear al actor bajo estudio. Para el resto de las fuentes, el relevamiento se realizó completamente.

## EL PATRIMONIO INICIAL DE VILLAFAÑE

Desde el principio del período colonial hasta bien entrada la segunda mitad del siglo XVIII, dada las características geográficas del espacio rioplatense, el que en su mayoría no cuenta con ríos navegables ni acceso directo al mar, el territorio dependió en gran medida del transporte terrestre por carretas y arrias de mulas. Fue el transporte una de las actividades económicas que se presentaba como más rentable a fines del siglo XVIII. No es extraño encontrar, por ello, una serie de actores que se dedicó casi de manera exclusiva a esta actividad, transmitiendo dicho negocio a sus descendientes. Tal fue el caso de Domingo Nolasco Villafañe.<sup>2</sup>

Domingo fue hijo de un acaudalado hacendado y fletero de San Miguel de Tucumán, Don Diego Villafañe y Guzmán,<sup>3</sup> y tras la muerte de éste Domingo continuó con la misma actividad de tropería. Los bienes detallados en la hijuela<sup>4</sup> muestran un primer panorama de las actividades económicas de Domingo Villafañe, quien inició su actividad con un patrimonio total de 6.011 pesos y cuyo mayor porcentaje lo ocupaban los bienes de hacienda, ganado vacuno, equino y ovino; un inmueble rural ubicado en el departamento de Burruyacú llamado “Potrero del Chorrillo” valuado en 700 pesos totales; varias carretas y otros bienes, herramientas y artículos varios de corral y montaje. Todo ello conformaba el 55,8% del valor total heredado (Tabla I).

La estructura patrimonial inicial muestra la orientación fuertemente rural que tenían sus actividades, tanto la cría de ganado para la proveeduría de animales de carga, como para la producción de efectos derivados de la ganadería destinados al comercio de larga y corta distancia y el servicio del transporte constituido por tropas de carretas.

**Tabla I:** Hijuela paterna de Domingo Villafañe, año 1762.

Rubro	Pesos de 8 reales	%
Inmueble urbano*	850	14,2
Inmueble rural	350	5,8
Ganado	1.596,87	26,6
Esclavos	975	16,2
Carretas y carretón	140	2,3
Ropa e indumentaria	177	3
Herramientas	545	9,1
Muebles y artículos del hogar	651,69	10,8
Otros artículos**	725,56	12
TOTAL	6.011,12	100

Elaboración propia sobre la base de la testamentaría de Diego Villafañe, hijuela de Domingo Villafañe. Fuente: AHT, Sección Judicial Civil, Caja 19, Expte. 13, f. 193v.

\* Incluye un solar en la cochera.

\*\* Incluye algunos muebles usados, artículos de montaje, corral y pequeños utensilios.

## EL TRANSPORTE DE CARRETAS: MODALIDADES Y ESTIMACIONES DEL FLUJO DE INGRESOS

Domingo Villafañe realizaba viajes en sus tropas de carretas ya sea personalmente o por medio de sus capataces. Para los años relevados se registraron diecinueve viajes de fletes, de los cuales doce fueron para el tramo Tucumán-Buenos Aires, cuatro para el trayecto Jujuy (con destino a Potosí en arrias de mulas)<sup>5</sup> y uno para Salta, Santiago y Córdoba, respectivamente. Sobre la base de esta información, se estimó lo producido en concepto de flete para esos años, logrando así una aproximación a las ganancias mínimas generadas en tales viajes (Tabla II).

Cabe realizar algunas aclaraciones. En primer lugar, cada guía registra los viajes de ida o de vuelta, por lo que en todos los casos se sumó el viaje de retorno. Esto puede deducirse si pensamos en los costos que debían solventarse en cada viaje, sobre todo en cuanto a los sueldos de los capataces, maestro carretero, ayudante de capataz, boyeros y peones que se requerían para arriar la tropa, la cual variaba entre 12 a 17 carretas para un viaje de larga distancia, como así también los gastos de pastaje del ganado y los arreglos de carretas.

**Tabla II:** Ingresos estimados en concepto de fletería de Domingo Villafañe para los años de 1780-1786 según las guías de comercio en pesos de 8 reales.

Circuito	Destino	Viajes	% de viajes por trayecto	Precio	N° de carretas por tropa	Total	Ganancia Neta 50%
Rioplataense	Tucumán - Buenos Aires	24	63,1	85	15	30.600	15.300
Norte	Tucumán - Jujuy - Potosí	8	21	45	17	6.120	3.060
	Tucumán - Salta	2	5,3	35	14	980	490
Interior	Tucumán - Santiago	2	5,3	11	14	308	154
	Tucumán - Córdoba	2	5,3	40	14	1.120	560
Totales		38	100			39.128	19.564

Elaboración propia sobre la base de las guías de comercio y libros auxiliares de la caja menor de Tucumán para los años 1780-1786. Fuentes: AHT, Sección Hacienda, Comprobantes de Contaduría, Vol. 3-11; AGN, Sección Colonia, Tucumán, Sección XIII, Libros de Caja de la Tesorería Menor de Tucumán.

En segundo lugar, a los fines de evitar caer en la sobreestimación del valor cobrado por viaje, para aquellos casos en que las guías de comercio no especificaron el número total de carretas que componía la tropa, se tomó un valor promedio de 14 carretas.<sup>6</sup> Asimismo, para el trayecto Tucumán-Buenos Aires si bien existían diferencias de precios cobrados por flete, ya sea en los viajes de ida como en los de vuelta, se prefirió tomar el valor promedio para ambos casos.

Por último, esta estimación de ninguna manera supone el total de sus viajes realizados en esos siete años. Muchas veces las guías mencionan al conductor de las carretas y no al dueño de las mismas.<sup>7</sup> Por tal motivo, al desconocer todos los nombres de los conductores que trabajaban para Villafañe es difícil detectar otros viajes realizados por cuenta de éste. Además, el número de viajes pudo haber sido superior si se considera el extravío de guías.

De la Tabla II se puede advertir que el 63,1% corresponde a viajes realizados para el trayecto rioplatense, el 26,3% para el circuito Norte, y un 10,6% para el circuito del Interior. Esto se explica por la creciente tendencia comercial hacia el Atlántico, aunque hay que tener en cuenta que pudo darse un sub-registro de guías para los trayectos Tucumán-Salta-Jujuy dado que era un camino donde se podían evadir, con mayor facilidad, los controles fiscales (López, 1995: 111).

No obstante, la accesibilidad de los caminos y la dificultad que éstos podían conllevar también habrían influido en una reducción de viajes para dicho trayecto. En el año 1819, el mismo Domingo Villafañe declara en un juicio al que es citado como perito por ser un fletero con gran experiencia en tropas y caminos de carretas, sosteniendo que: “el peso de 120 [arrobos] es carga demasiada para una carreta que ha de girar por una vereda de caminos ásperos, y trabajosos, de modo que es mejor al tropero hacer dos viajes a la de Buenos Aires que uno a Jujuy”.<sup>8</sup>

Respecto a los costos de los viajes de Domingo Villafañe, no se halló datos suficientes para determinarlos, razón por la cual para el cálculo del margen de utilidad neta se tomó los estudios realizados por Cristina López para un viaje Buenos Aires-Tucumán-Potosí en el año 1770, para el cual se estima una rentabilidad que oscila entre el 45% al 60% tal como lo analizó la autora (López, 1995: 104). El costo principal de la actividad estaría en los sueldos de los troperos, peones y algunos gastos extras como pastaje para el ganado, gastos de pontazgos y otros impuestos necesarios para circular y, finalmente, adicionarle a éstos el valor de la amortización por el desgaste de las carretas. Considerando para este caso una ganancia del 50% en cada viaje, porcentaje que podía ser superior en algunos casos, se pudo observar que para los años 1780-1786, Domingo habría obtenido una ganancia neta de 19.564 pesos, una suma nada despreciable que daría un promedio de rentabilidad de más de 2.700 pesos anuales provenientes sólo de la actividad de fletería.

De las guías de comercio se pudo constatar que dicho actor mantenía varias tropas de carretas activas de manera simultánea. Para el año 1783 y 1784 se registran dos viajes a Buenos Aires y a Jujuy en la misma fecha. Se puede asegurar que para esos años, Domingo contaba con un mínimo de 30 carretas y el ganado correspondiente para mover las mismas.

Disponer de varias tropas de carretas permitía ampliar las posibilidades de negocios, de tal manera que el negocio del flete podía darse de dos maneras, una mediante el traslado de la tropa por cuenta propia ya sea a cargo del dueño o de algún capataz, o mediante el arriendo de las tropas para la conducción por cuenta de terceros.

En este sentido, Villafañe destinaba algunas tropas de carretas también para alquiler, con lo cual si bien el margen de utilidad era menor, significaba abarcar mayores posibilidades de mantener sus carretas en continua actividad,

generando de esta forma mayores ingresos para cubrir los costos fijos de hacienda durante las épocas en que el trabajo menguaba.

No obstante, cualquier opción presentaba sus riesgos. Para el caso de la fletaría por cuenta propia, los viajes implicaban los riesgos propios del cuidado de la mercadería transportada, desde su conservación en buen estado hasta la protección de la misma ante posibles asaltos. En el caso del arriendo, si bien no se asumía el riesgo de los perjuicios de mercaderías, ya que esa responsabilidad recaía sobre el arrendatario, sí podía incurrir en mayores gastos o pérdidas causados por éste último sobre las carretas, ganado y hasta fugas de empleados, además de la incobrabilidad del servicio.

El exceso de peso significaba no sólo un perjuicio sobre el valor cobrado por carreta, sino también por el riesgo de rupturas, con el consiguiente perjuicio económico que esto implicaba. En el año 1795, Villafañe inicia un juicio contra el conductor de caudales del Rey, Josef María Larramendi, por llevar una carga mayor a la que se había acordado en el contrato de arriendo, razón por la cual la justicia falla a favor de Villafañe, quien a pesar de ello, no logró cobrar la diferencia reclamada.<sup>9</sup>

En algunos casos el contrato de arriendo establecía que los costos de mantenimiento de la tropa se encontraban a cargo del propio arrendador, lo que podía ocasionar perjuicios económicos, tal como se observa en un litigio del año 1799. En esta ocasión, Villafañe demandó al arrendatario Miguel Vicente Solá, conductor de caudales del comercio, por incumplimiento del tiempo acordado por contrato. El mismo establecía el arriendo de una tropa de 13 carretas y media al precio de 110 pesos cada una para el trayecto Jujuy-Tucumán-Buenos Aires, a las que se agregaba el arriendo de un carretón, por la suma de 35 pesos para el trayecto Jujuy-Tucumán. En este caso, se observa que el precio del arriendo incluía los sueldos de los troperos, boyeros, peones y demás dependientes de Villafañe, como así también los gastos de mantenimiento de la gente durante los días totales de viaje.<sup>10</sup> Por tal motivo, cualquier demora en el tiempo normal del flete ocasionaba un mayor costo para el dueño de las carretas, afectando la rentabilidad esperada, e incluso, ocasionando pérdidas de bienes y fuga de peones. Estas fueron las razones por las que Villafañe interpusiera una demanda contra el “conductor-arriero” por haber incurrido en una demora de 15 días más en el trayecto Jujuy-Tucumán.

Don Domingo Villafañe, vecino de esta ciudad ante vmd parezco y digo que habiendo contratado con Don Migl. Vzte. de Solá, conductor de caudales de comercio según cartas que tengo presentadas en este Juzgado tengo cumplido por mi parte conforme lo estipulado dándole en la de Jujuy aun mas carretas que las que me pidio y sufriendo yo la demora de quince dias por no aver llegado a aquella ciudad al tiempo señalado. [...] en cuia atencion se ha de servir vmd mandarle a dho. Solá me satisfaga al acto el importe del

flete según estilo y protesto que sin este requisito no hade caminar la tropa y no soy responsable a cualquier robo que hubiere y el lo hade ser de fuga de peones pagados, mantencion de estos y el salario desu demora como la perdida de bueies y cualesquiera otro detrimto. que acontezca, imediante aqe la cabilidad de Solá pone por efugio para no pagarme el qe la tropa no esta bien cargada para hacer notorio el no quererle yo perjudicar [...] y respecto qe este conductor Sola haviendome pedido un carretón qe ha ocupado desde Jujuy a esta, y traído en él varias piasas menudas, y faltando al tratado no quiere seguir en el, y por graciosa condescendencia ha pasado y repartido estas menudencias en distintas carretas, y lo que es mas poner en ellas onse zurrone de plata<sup>11</sup> sueltos que es facil algun extrabio [...] Asi mismo siendo costumbre qe el conductor deve poner cueros para las boca de las carretas en resguardo de los fardos qe regularmte. salen afuera, y no querer este conductor darlos, protesto no ser responsable a los qe por esta causa se mojaren como ya en la estacion ha sucedido por estar actualmte. lloviendo [...].<sup>12</sup>

Si comparamos el precio de flete cobrado en el arriendo por carreta de 110 pesos con el estimado por el diputado de comercio Josef Velarde para el año 1801,<sup>13</sup> para el mismo tramo Jujuy-Tucumán-Buenos Aires, que asciende a 140 pesos por carreta, se observa que el margen de utilidad en el caso de alquiler de carretas bajó a un 36% en comparación con el 50% que se obtenía haciéndose cargo del riesgo total del transporte.<sup>14</sup>

Considerando el oficio de los esclavos adjudicados, de los cuales dos eran carpinteros, sería admisible considerar la posibilidad de la existencia de un taller de carpintería para arreglo y fabricación de carretas, para uso propio y para su venta. Si bien no se pueden estimar los ingresos de carpintería, se cree que estos no tuvieron tanta incidencia como la fletería.

## ALGUNAS APROXIMACIONES A LA ACTIVIDAD COMERCIAL

Es indudable que el negocio del transporte abría posibilidades mercantiles para Villafañe, en tanto la fletería lo vinculaba con importantes comerciantes de las ciudades destino, Buenos Aires, Córdoba y Jujuy.

Si bien son escasas las guías de comercio en las que se encuentra directamente a Domingo Villafañe como emisor o destinatario de mercaderías, en ellas se observa que la fletería le permitió realizar algunas transacciones comerciales exportando “efectos de la tierra” que producían sus haciendas e importar “efectos de Castilla” para reventa minorista. Tal es así que, para 1783, se halla una guía de exportación de Tucumán a Buenos Aires conducidas por un capataz de Villafañe, en la que enviaba a un reconocido comerciante de la

plaza porteña, Gaspar de Santa Caloma, 484 suelas y 6 sacas de lana de vicuña con 36 arrobas. En el mismo año, importaba 880 arrobas de yerba desde Buenos Aires. También en 1783 figura una guía de importación en la cual Josef Belaustegui, vecino de la ciudad de Buenos Aires, remitía a Villafañe –en tropas del carretero tucumano Luis Ybiri– una carga cuyo monto importaba la suma de 944 pesos y 4 reales netos de impuestos. En otra guía de 1785 Gaspar de Santa Caloma remitía a Villafañe una carga de efectos de ultramar cuyo importe neto era de 570 pesos netos de impuestos.<sup>15</sup> Incluso la importación de esclavos para su reventa no estuvo exenta pues, en 1780, Villafañe trajo dos esclavos en sus carretas desde Buenos Aires vendiéndolos a un comerciante de la plaza tucumana, Julián Ruiz Huidobro.<sup>16</sup>

Dado que su padre, Diego Villafañe, contaba con una tienda en dicha propiedad, además de contar con talleres de carpintería propios, es posible que Domingo Villafañe haya continuado en el mismo negocio valiéndose de la ventaja que tenía de autoabastecerse de productos de ultramar en los sucesivos viajes de fletería. La cuenta corriente que Domingo Villafañe mantenía con Gaspar de Santa Caloma da testimonio de ello. La cuenta representa en el “debe” los créditos a favor de Gaspar de Santa Caloma originados por préstamos de dinero o ventas de mercaderías a crédito; en la cuenta del “haber” se representan las obligaciones contraídas por parte de Santa Caloma con el carretero Domingo Villafañe:

El señor don Domingo Villafañe, vecino de San Miguel de Tucumán, su cuenta corriente con don Gaspar de Santa Caloma, a saber:

Debe:

1784. Dizre. 20. Por 100 pesos dobles, que en esta fecha entregué a su hermano, en virtud de su carta orden, constan de recibo, y son corrientes ..	103
Por 132 pesos que dicho señor recibió por mí de la Sra. de Velarde .....	132
Por 511 pesos 2 reales que entregué en ésta por su libranza .....	511
Por 200 pesos que entregué en esta fecha en ésta por su libranza a favor de don Pedro Yebra .....	200
1785. Apto. 16. Por 600 pesos que ordené en esta fecha le entregase don Cayetano Maure .....	600
Octre. 16. Por 1849 pesos 4 reales importe de los efectos que en esta fecha le despaché con don Pedro Gramajo como consta de la cuenta que le despaché y queda anotada en mi libro de ventas .....	1849: 4
Son pesos corrientes <u>3395: 4</u>	

Ha de Haber:

1784. Nove. 25. Por 783 pesos 4 reales, que en esta fecha resultaron a su favor, en mi poder según consta de la cuenta, que le despaché en esta fecha .....	783:4
1785. Julio. 6. Por 300 pesos que por mi orden entregó a don Manuel Santiago Sáenz .....	300

Por 1.367 pesos 6 reales líquido haber que resulta a mi favor en el envío de la tropa de Eugenio Cajal según de la cuenta que le despaché ..... 1367: 6  
 1785 Marzo. 28. Por 89 pesos 2 reales líquido importe de 41 suelas que condujo su capataz Eugenio Cajal ..... 89: 2  
 Por 855 pesos corrientes que faltan para saldo de la cuenta del frente con las cuales queda cancelado hasta la fecha ..... 855

Son pesos corrientes 3395: 4

(Müller, 1983: 286)

La cuenta del “Debe” permite visualizar la existencia de la venta regular que Gaspar de Santa Caloma hacía a Domingo Villafañe de efectos de Castilla, por lo que vemos que en octubre de 1785 se remitía a Tucumán una carga de dichos artículos por medio del conductor Pedro Gramajo (la misma queda también registrada en su libro de Ventas). El resto de las partidas anotadas en el “Debe” representan pagos por “libranza”, esto es “por cuenta y orden” de Villafañe, las cuales podrían ser adelantos de dinero en concepto de “habilitaciones” de tropas, dada la actividad principal del mismo, o simples préstamos de dinero. En la primera de las partidas de libranza se puede visualizar el componente del interés, de tres pesos, lamentablemente al desconocer el tiempo estimado por el cual se cobra el mismo no se puede calcular la tasa de interés anual. Sin embargo, la tasa de interés acostumbrada en las transacciones comerciales rondaba alrededor del 5% y el 6% anual (Sagüier, 1976: 224, 229). Asimismo, la cuenta del “Haber”, refleja las deudas contraídas a favor de Villafañe tanto en concepto de libranzas por cuenta y orden de Santa Caloma, como en concepto de flete adeudado o efectos de la tierra que Villafañe vendía a dicho comerciante, como ocurre en el caso de suelas enviadas desde Tucumán. La última partida del “Haber” representaría el cierre de la cuenta, por lo que el saldo adeudado viene a sustituir a todos los asientos anteriores anotados en la misma, de tal forma que al cierre Domingo Villafañe resultó deudor de 855 pesos a favor de Santa Caloma.

La cuenta expuesta permite observar el tiempo estimado de cancelación de créditos que posibilitaba el uso de la “cuenta corriente” en las operatorias de comercio de larga distancia, por lo que se puede inferir el plazo de cancelación que, en este caso, se habría estipulado en un año aproximadamente (desde fines de noviembre de 1784 a mediados de octubre de 1785). La aceptación del saldo por ambas partes implicaba un nuevo plazo de prescripción, vale decir un nuevo vencimiento de cancelación y exigencia de pago. Cabe aclarar que el concepto de “cuenta corriente” es distinto a la acepción actual. Al ser un acuerdo entre dos personas donde se estipulaba que los créditos que pudieren nacer de sus negocios perdían la individualidad propia al entrar en una cuenta común para convertirse en partidas al debe y al haber (donde su saldo sería exigido únicamente en el momento del cierre), esto impedía conocer quién resultaba deudor o acreedor antes del cierre de la cuenta.

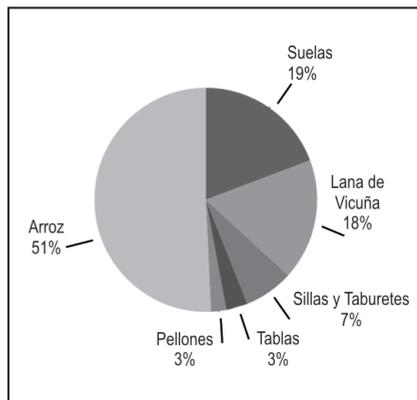
Por otro lado, se puede advertir que Domingo Villafañe mantuvo un pequeño comercio de exportación de productos de la tierra, en mayor medida de arroz, suelas y lanas de vicuña (seguramente originarias de Catamarca o Jujuy), en menor medida pellones, artículos de carpintería, tablas, garbanzo, quesos y lomillos.

En el Gráfico I se muestran los porcentajes estimados de los productos exportados en función a su valuación monetaria, aunque para el garbanzo, quesos y lomillos no se pudo estimar dado que no se encontraron precios para dichos productos. No obstante, vale mencionar las cantidades exportadas: 33 sacos de garbanzo, 62 quesos y 15 lomillos. Las exportaciones fueron destinadas a Buenos Aires en su gran mayoría y otras hacia Córdoba, con excepción de los lomillos (únicos productos que figuran enviados hacia el norte, a la ciudad de La Paz).

Dado que las operaciones y contratos con agentes de diferentes ciudades podían originar en muchos casos pleitos y desacuerdos, se acostumbraba nombrar un representante legal otorgándole “poderes especiales” en cada una de las jurisdicciones en las que se operaba para resolver diferentes cuestiones, desde pequeños trámites hasta litigios que pudieran surgir como consecuencia de la misma actividad (Saguié, 1976: 229).

La Tabla III refleja los mercados con los que se vinculó comercial y contractualmente Villafañe, tanto con las ciudades de Buenos Aires, Córdoba, Salta, Jujuy y Mendoza, así como en la misma ciudad de Tucumán. Para las ciudades de Buenos Aires y Tucumán eligió como apoderados a parientes cercanos.<sup>17</sup> En algunos casos, los poderes eran otorgados en sociedad colectiva para que su representante, actuando en nombre de la sociedad comercial, contrajeran obligaciones con comerciantes mayoristas a cambio de mercadería al fiado comprometiéndose hasta sumas de seis y ocho mil pesos.<sup>18</sup> Otras veces, los poderes eran conferidos para el cobro y ejecución de deudas que pudieran tener con él.<sup>19</sup>

**Gráfico 1:** Exportaciones de Domingo Villafañe (1780-1807) en porcentajes sobre la valuación en pesos de 8 reales.



Fuente: Elaboración propia sobre la base de las guías de comercio para los años 1780-1786 y libros de la Tesorería Menor de Tucumán para los años 1787-1807. AHT, Sección Hacienda. Comprabantes de Contaduría, Vol. III-XLIII.

**Tabla III:** Poderes otorgados por Domingo Villafañe para todos los pleitos causas civiles y comerciales eclesiásticas y seglares comenzados y por comenzar.

Año	Otorgantes	Apoderados	Lugar de residencia del Apoderado
1778	Domingo Villafañe	Gaspar de Santa Caloma	Buenos Aires
1780	Domingo Villafañe	Ventura Marqués	Jujuy
1784	Domingo Villafañe	Juan López Cobos	Córdoba
1785	Domingo Villafañe	Pedro Antonio Rojas de Argandoña (cura y Rector)	Ciudad de Mata*
1786	Domingo Villafañe	Cayetano Viniera (Administrador de la Real Renta del Correo)	Salta
1787	Domingo Villafañe	Ignacio Bazán	San Miguel de Tucumán
1789	Domingo Villafañe	Josef de las Muñecas y Lorenzo Magarzo	San Miguel de Tucumán
1789	Domingo Villafañe	Mateo Delgado	Mendoza
1789	Domingo Villafañe y Miguel Laguna	Pedro Antonio Zavalía	Buenos Aires
1790	Domingo Villafañe	Miguel Laguna, Pedro Antonio Zavalía y Martín Miguel Laguna	San Miguel de Tucumán
1791	Domingo Villafañe, Domingo Cabot, Jose Gabriel García, Lorenzo Rodríguez y Francisco Xavier Robles	Antonio Canesa	Buenos Aires
1804	Domingo Villafañe, Roque Ávila, Francisco Xavier Robles, Eduardo Sosa, Miguel Villafañe, Marcos Ybiri, Calisto García y Miguel García	Antonio Canesa	Buenos Aires
1810	Domingo Villafañe	Gaspar de Santa Caloma	Buenos Aires
1813	Domingo Villafañe	Juan Venancio Laguna	San Miguel de Tucumán

Elaboración propia sobre la base los documentos encontrados en AHT, Sección Protocolos, vol. VIII, año 1778, f. 18v y año 1780, f. 24; vol. IX, año 1784, f. 30, año 1785, f. 45v, año 1786, f. 152v, año 1787, fs. 37v; vol. X, año 1789, fs. 20v, 74, 186, 195, año 1790, f. 143v; vol. XI, año 1791, f. 140; vol. XV, año 1804, f. 12; vol. XVII, año 1810, f. 38v; vol. XVIII, año 1813, f. 183.

\* Se trataría de la ciudad de Mata que se encuentra en Girona, al noreste de España.

## ESTRATEGIAS DE INVERSIÓN DE CAPITAL

En cuanto a las inversiones, se registran principalmente compras de bienes inmuebles y esclavos, probablemente estos últimos para acrecentar la mano de obra tan necesaria en las haciendas.

### *Propiedades Inmuebles*

Entre sus propiedades encontramos aquellas que fueron heredadas por hijuela paterna y las adquiridas durante su vida activa sumando un total de 3.450 pesos aproximadamente, aunque hubo algunos bienes cuyo valor se desconoce. Las propiedades servían como garantía para la obtención de créditos sin necesidad de deshacerse del patrimonio inmobiliario. Villafañe obtuvo de esta manera un crédito por 950 pesos en 1783, hipotecando el Potrero del Chorrillo a censo redimible, cancelándolo 25 años después. Del mismo modo, en 1787 compra e hipoteca el Potrero del Durazno, también llamado Potrero de Las Tablas, cancelándolo y vendiéndolo seis años después a una tasa del 5% anual.<sup>20</sup>

La mayoría de las adquisiciones fueron inmuebles rurales destinados a ampliar su negocio principal. En tal caso, las tierras heredadas de su padre en el paraje de Santa Bárbara fueron aumentadas con la compra de 1.500 varas más. Asimismo, en 1823 Villafañe declaró tener las dos terceras partes de las tierras del Cajón y del Nío que adquirió años anteriores con sus cuñados Laguna. Sin embargo, dado que no se encontró la escritura de compra, no se pudo estimar su valor.<sup>21</sup>

No obstante, las inversiones en inmuebles urbanos también generaron cierto atractivo para dicho carretero. Dado el valor que obtenía una propiedad sólo por estar situada frente a la plaza principal o en sus cercanías, éstas despertaban gran interés por parte de los vecinos a la hora de realizar inversiones, ya que no sólo eran las más codiciadas para el establecimiento de tiendas y pulperías, sino también proporcionaban alquileres más rentables.<sup>22</sup> Los alquileres de cuartos y habitaciones frente a la plaza rondaban los 6 y 10 pesos mensuales y los aledaños entre 3 y 5 pesos. Incluso algunas casas llegaron a alquilarse por el valor de 25 pesos mensuales, tal como figura en una demanda hecha por Nicolasa Laguna<sup>23</sup> a los herederos del ex Gobernador Alejandro Heredia.<sup>24</sup>

En tal sentido, Villafañe no ignoró las oportunidades de compras de propiedades que le permitieran ampliar la extensión de la casa-habitación heredada en su hijuela paterna, logrando así evitar que el patrimonio familiar se disolviera. De este modo en el año 1809 compra una propiedad lindante con su casa-habitación al precio de 1.500 pesos con un censo redimible de un 5%

anual.<sup>25</sup> Un año más tarde, compra otra propiedad lindante a éstas al precio de 250 pesos.

Las adquisiciones no fueron sólo por compra. Años antes había adquirido dos mercedes de solares en 1783 y 1793, práctica muy generalizada entre los vecinos, incluso los más pudientes eran agraciados con solares bajo esta modalidad.

**Tabla IV:** Inversiones en bienes inmuebles de Domingo Villafañe (1762-1834) en pesos de 8 reales.

Año	Precio	Descripción
1762	850	Casa paterna ubicada frente a la plaza principal y un solar en la cochera
1762	350	Potrero del Chorrillo ubicado a 20 leguas al norte de la ciudad
1777	500	1/2 legua en el paraje de Caspichango La Ramada. (Vendida en 1786)
1783	s/d	Un solar en la ciudad
1787	500	Un pedazo de tierras del potrero El Durazno. (Vendida en 1793)
1790	500	1500 varas de tierras en Santa Bárbara
1793	s/d	Un solar en la ciudad
1802	70	Una chacra en el "Bajo" (a cuadras de la plaza principal hacia el Este)
1809	1500	Sitio frente a la plaza 17 varas lindera a la casa de Villafañe
1810	250	Sitio en la ciudad 17 varas de frente y 48 de fondo lindera a la casa de Villafañe
1839	s/d	Declara ser dueño de 2/3 de las tierras en el Nío y el Cajón
TOTAL	3.450	Sólo incluye el valor de las propiedades que no se vendieron

Elaboración propia sobre la base de documentos de encontrados en AHT, Sec. Jud. Civil, Caja 19, Expte. 13; Caja 65, Expte. 25. Sección Administrativa, Protocolo, Serie A, año 1783, f. 9; año 1786, fs. 4-5v; año 1787, fs. 24-26v; año 1790, fs. 129v-130v; año 1790, fs. 139-142v; año 1793, fs. 21-22; año 1802, fs. 151-153; año 1809, fs. 110-113v; año 1810, fs. 48-49v; año 1823, fs. 37-40. Sección Administrativa, Actas Capitulares, Transcripción de Samuel Díaz, año 1783, f. 381; año 1793, f. 36v.

### *Esclavos*

Otro rubro de inversiones lo constituían los esclavos, entre los que eran más preciados aquellos que conocían un oficio. Villafañe compró tres esclavos en distintos años, dos hombres y una mujer.<sup>26</sup> Contando los cuatro esclavos

que heredó en la hijuela paterna, en total suman siete (cinco varones y dos mujeres), un número bajo para el manejo de varias haciendas y potreros con los que contaba, sin contar los esclavos que se requerían para los quehaceres domésticos en su casa-habitación. Por tal motivo, para el manejo de las tropas de carretas requería la contratación de peones y capataces a los que se le pagaba por día durante el tiempo que durase el viaje. Durante los años que estuvo casado con María Ana Bazán<sup>27</sup> habría que sumarle los cinco esclavos que la misma ingresa al matrimonio, los cuales fueron devueltos a la muerte de su esposa.<sup>28</sup> Para el caso de su segunda esposa, Nicolasa Laguna, desconocemos el número de esclavos que pudo incorporar al matrimonio.

## PATRIMONIO FINAL

Respecto a los datos que permitirían reconstruir el patrimonio económico reunido por Villafañe durante toda su actividad, no pudimos encontrar la fuente principal comúnmente utilizada en estos casos, el inventario de bienes de su testamento. Probablemente este documento se extravió antes del ordenamiento de los archivos testamentarios, dado que no figura ni siquiera en los índices de la Sección Judicial Civil. No obstante, a pesar de ello, existen codicilos y testamentos que aportan algunos datos respecto a su patrimonio.<sup>29</sup>

Domingo Villafañe se casó en primeras nupcias con María Ana Bazán, quién aportó al matrimonio una dote de 2.076 pesos y 4 reales, a las que Domingo agregó 500 pesos de arras.<sup>30</sup> Este patrimonio no se lo consideró dado que a la muerte de María Ana, Domingo devuelve los 2.576,5 pesos a la madre de su difunta esposa doña Petrona Estévez.<sup>31</sup> En 1800 se casó en segundas nupcias con Nicolasa Laguna, sobrina de su primera esposa, aunque no existe dote protocolizada de la misma, razón por la cual se desconoce la masa de bienes que aportó. Villafañe introdujo a este matrimonio un capital aproximado de 10.000 pesos en bienes propios, a lo cual agrega “y como consecuencia de los tiempos de infortunio que pasan, han padecido menos cabo”.<sup>32</sup> Esto hace pensar que el patrimonio económico pudo haber logrado una suma superior a este importe y deteriorado por algunas crisis transcurridas y por la decadencia que sufrió el comercio sobre todo entre la última década del siglo XVIII y las guerras que se sucedieron en el período 1810-1823.

Domingo no tuvo hijos en ninguno de sus dos matrimonios. Sin embargo, junto a Nicolasa criaron a un sobrino de esta última, José Agapito Zavalá.<sup>33</sup> Lamentablemente tampoco se encontró la testamento de Nicolasa Laguna y si bien existe testamento, de 1862, de José Agapito Zavalá, no se consideró conveniente tomar los bienes de éste como patrimonio heredado por Domingo, ya que sería difícil separar de la masa de bienes lo heredado de lo

posteriormente adquirido por éste, a lo que hay que agregar que varias propiedades heredadas fueron vendidas y las mismas tomaron al momento de la venta un valor distinto dada la revaluación que tuvieron las propiedades en esos años.<sup>34</sup>

Pese a la falta de estos datos, se puede vislumbrar una importante inversión en bienes inmuebles, tal como menciona tener entre sus papeles, en los que se hallan instrumentos de tierras, testamentos y otros documentos, como asimismo declara ser propietario de la tercera parte de las tierras del Cajón y del Nño que adquirió junto a sus hermanos polífticos “los Laguna”.

## CONSIDERACIONES FINALES

El caso de Domingo Villafañe resultó muy útil para ilustrar la figura del hacendado-comerciante-fletero, quien a través de la combinación de actividades económicas diversificó la inversión en distintos rubros lucrativos no sólo para disminuir los riesgos<sup>35</sup> propios de cada actividad, sino para lograr de este modo una combinación de activos con diferentes niveles de liquidez y rentabilidad (fijas, variables). Esto es así dado que se dieron ciclos de actividad económica en las que ciertos sectores tuvieron mayores rentabilidades que otros. Sin lugar a dudas los avatares bélicos y las interrupciones del tráfico mercantil entre la metrópolis y las colonias generaron épocas de inestabilidad para el comercio y el flete, lo cual exigió considerar otras opciones lucrativas. Con respecto a la diversificación de inversiones, cabe aclarar que estas expresiones deben considerarse como los primeros intentos de colocar el capital excedente, sin seguir rumbos muy precisos, sólo aprovechando oportunidades. Sin embargo, no ignoramos el conocimiento funcional de los distintos negocios.

Por otra parte, esta diversificación era posible cuando se contaba con cierto volumen de capital y sobre todo un cierto nivel de liquidez que permitiera intervenir en la explotación de ramos concomitantes al transporte, de tal manera que pudo darse en mayor medida en niveles superiores de la pirámide sectorial, económicamente hablando.

Si tomamos en cuenta el capital declarado en el año 1823 se puede estimar que éste creció mínimamente, en un 40% respecto al capital original, sin contar los capitales ingresados por matrimonio, como lo fueron las dotes de María Ana Bazán y Nicolasa Laguna. Lógicamente la evolución del capital tuvo épocas de altas y bajas dependiendo de la coyuntura económica y de la administración del mismo, esto sin tener en cuenta que desconocemos del capital acumulado al momento de su fallecimiento en el año 1834.<sup>36</sup> Se debe tener en cuenta que dicho acrecentamiento patrimonial pudo haber sido mayor, si consideramos que era común el ocultamiento de riqueza, mediante la indocumentación de la misma, obviando así a la transparencia patrimonial a los fines de evitar cobros de empréstitos y otros impuestos.

La inversión principal estuvo dada en hacienda, ganado para carretería y bienes inmuebles. Aunque desconocemos el porcentaje de incidencia patrimonial final que tuvo cada componente, no sería ilógico pensar que tal composición se mantuvo si se tiene en cuenta la estructura patrimonial inicial y sumándole el hecho de que Villafañe mantuvo sus actividades de carretería hasta bien entrado el siglo XIX. De acuerdo a la Tabla IV, más de un 34% correspondería a bienes inmuebles. Sin embargo, al ser una reconstrucción inmobiliaria en función de datos encontrados de manera aislada, no se puede comprobar acabadamente esta hipótesis.

Si consideramos los márgenes de rentabilidad del transporte (de acuerdo a estimaciones, éste oscila entre el 45% y 60%), pensamos que la actividad de fletería fue una de las actividades más rentables de la economía tardo colonial, luego del comercio de larga distancia.<sup>37</sup> Sin embargo, cabría preguntarse ¿si el comercio de larga distancia era tan redituable, por qué Villafañe mantuvo la fletería como su actividad principal y no se vinculó en mayor medida con el comercio a distancia? Desde la óptica del legado de conocimientos, experiencias y prácticas económicas que trascienden de generación en generación intentamos responder este interrogante.

El traspaso del conocimiento funcional de un negocio tenía un peso sustancial en función a la importancia del negocio alcanzado por su predecesor, esto sin contar el peso moral y cultural que ello implicaba. Ligada a esta idea, desde el ámbito de lo material la estructura patrimonial inicial jugaba un papel importante, ya que la misma estaba fuertemente dotada de bienes de hacienda y productos relacionados con la actividad del transporte, por lo que resultaba más factible proseguir con dicha actividad antes que cambiar a otra, la cual requería de un significativo volumen de capital compuesto —en su mayoría— por un alto grado de liquidez, el manejo de una red comercial que le permitiera el comercio con distintas ciudades y, en lo posible, conexiones con comerciantes ultramarinos, sólo por citar algunas de las condiciones necesarias en dicho rubro. Sin el cumplimiento de alguna de ellas, el riesgo de pérdida y la posibilidad de fracaso del negocio se tornaba superior. En tal sentido, Villafañe habría preferido participar gradualmente en el rubro comercial a través de la colocación de excedentes obtenidos en la fletería, pero sin arriesgar el capital heredado siguiendo con una costumbre fuertemente arraigada provista por el derecho canónico, mediante el cual se evitaba la disolución de los bienes familiares, sino que por el contrario, se buscaba su centralización mediante el resguardo, la conservación y en lo posible el incremento de los mismos.

Siguiendo con la actividad del transporte, en el caso de Villafañe encontramos que más del 70% de los viajes apuntaron al trayecto Tucumán-Buenos Aires y un poco más del 25% fueron hacia las ciudades del norte, lo cual refleja una marcada tendencia hacia el comercio de importación “efectos de ultramar” y exportación de productos locales en la misma plaza, en desmedro

del centro comercial alto-peruano. Esta elección puede explicarse desde la conveniencia económica y la mayor demanda del servicio que pudo haberse dado en tal período, a lo que se le agrega también a las condiciones desfavorables que presentaban los caminos en la ruta hacia el Perú, acompañado esto por condiciones climáticas adversas que podían disminuir en gran medida la rentabilidad de la actividad como consecuencia de un aumento en los costos directos, dados principalmente por la mano de obra. No era una preocupación menor que este trayecto conllevara a sufrir mayores bajas de activos como lo eran las pérdidas de ganado y un mayor desgaste de los bienes de uso.

Por otra parte, de acuerdo a otros estudios, el negocio principal se trasladaba de generación en generación. Sin embargo, en casos excepcionales los negocios familiares se diluyeron por la falta de descendientes que lo continuaran. En el caso de Villafañe, si bien tuvo un descendiente, Agapito Zavalía, se cree que éste no continuó con dicha actividad como consecuencia de las transformaciones económicas que envolvieron a Tucumán luego de las guerras por la Independencia, lo cual exigió acomodarse a nuevas actividades lucrativas, sin dejar de lado quizás motivos personales, ya que la actividad exigía en cierta medida la disposición a realizar ciertos viajes para lograr un mayor control del servicio. En todo caso, podemos decir que el negocio de la hacienda-fletería fue llevado a cabo por dos generaciones, la de Diego Villafañe y su hijo Domingo, a quien legó gran parte del mismo.

Con respecto al comercio, Domingo Villafañe realizó esta actividad de dos formas: de manera particular a través de apoderados y agentes de comercio mediante el uso de la cuenta corriente; y a través de formas societarias como le permitieron sus vínculos parentales, principalmente con su suegro y cuñados.

Finalmente, si bien no es objeto de este estudio la vida política y social de este actor, su participación en una y otra esfera contribuyeron al logro de una figura de referencia en la elite tucumana, lo que puede percibirse en los numerosos poderes de representación y albaceas, hasta los pedidos de participación como perito de litigios en la materia del transporte. Sin lugar a dudas, este afianzamiento de la confianza y la credibilidad le otorgaron un mayor prestigio profesional dentro de la actividad de la fletería. En este sentido, tanto su crecimiento económico, como a nivel personal, se lograron a través de la retroalimentación de ambos, como un complejo entramado en el cual cada esfera logra un aporte particular para el crecimiento general y viceversa.

## NOTAS

<sup>1</sup> Assadourian (1983), Avellaneda de Ibarreche et al. (2004, 2007), Bascary (1997), Furlong (1962), Garavaglia (1977), Giménez Zapiola (1975), Hora (2012), Leoni Pinto (2007), López (2003), Moutoukias (1988), Parolo (2005), Rosal (1988), Segreti (1987), Socolow (1991), Zamora (2008), Zavalía Matienzo (1974), entre otros.

- 2 Domingo Nolasco Villafañe Corbalán (1747-1834), hijo del Maestre de Campo Don Diego Villafañe Guzmán y García Valdez (1702-1762) y de Doña María Corbalán de Castilla y Santillán (1705-1748).
- 3 Diego de Villafañe y Guzmán hijo de antiguas familias de conquistadores y vecino partícipe de la vida política de la ciudad, poseía varias haciendas y estancias, por lo que también se dedicó al servicio de fletería en el comercio de larga distancia. En su testamentaría, sus bienes se tasaron en 45.798 pesos en el año 1762 (AHT, Sección Judicial Civil, Serie A, Caja 19, Expediente 13).
- 4 La hijuela corresponde al documento donde se reseñan los bienes que corresponden a cada heredero en una partición de bienes del caudal dejado por el difunto.
- 5 En algunas guías de comercio se detalla como destino Potosí y, en otras, simplemente Jujuy, sin embargo, en el presente trabajo se consideró apropiado englobar ambos destinos como viajes a Jujuy, dado que la ruta a Potosí no era carretera, sino una ruta de herradura que trepaba hasta los 4.000 metros de altura, no apropiada para carretas. Por tal razón, el destino manifestado en la guía pudo haber sido Potosí, pero las carretas llegaban sólo hasta Jujuy, a partir de allí se debía enfardar los bultos y colocarlos en tercios de mulas para ser transportados al Altiplano. No pasaba lo mismo en Salta, donde a pesar de haber existido un buen mercado de reventa hacia el Alto Perú, la jurisdicción tenía mayor capacidad de consumo de acuerdo a los estudios de Palomeque (1995).
- 6 Se tomó en consideración este número de carretas dado los argumentos presentados por Julio Ávila en su libro: “Ordinariamente las tropas constaban de más de quince carretas: con menor número, no era posible el viaje en habiendo de pasar los ríos crecidos con uno de estos pesados vehículos, pues se requería el concurso de todos los peones y todas las yuntas de bueyes; y, también, para defender de los salteadores y ladrones las mercaderías no estaban demés treinta o cuarenta hombres bien armados. Una tropa de dos o tres carretas no hubiera andado cinco leguas sin ser asaltada y robada” (Ávila, 1920: 406-407).
- 7 Se pudo determinar en dos guías de comercio que las tropas pertenecían a Villafañe pero las transportaban, en un caso, un capataz de nombre Eugenio Cajal y, en otro, su sobrino Miguel Villafañe, hijo de su hermano Francisco Xavier Villafañe. Estos datos se corroboraron, además, con otros documentos encontrados en el AHT, donde figura uno de los capataces llamado Eugenio Cajal reconociéndose como conductor de carretas de Villafañe: “Sepan cuantos esta carta, como yo Eugenio Cajal vecino del pago de Vinará jurisdicción de Santiago del Estero: estando como estoy actualmente para hacer viaje a la ciudad de Buenos As. con tropas de carretas de mi patrón Don Domingo de Villafañe, y aunque en la actualidad con salud cumplida: temeroso de la muerte que me puede sobrevenir, como es factible estando, como estoy en mi libre juicio, memoria y entendimiento natural, (...) otorgo mi poder cumplido para testar a Domingo de Villafañe en primer lugar (...)” (AHT, Protocolos, Serie A, Vol. XII, Año 1795, fs. 90-91).
- 8 AHT, Sección Judicial Civil, Serie A, Caja 57, Expediente 26.
- 9 AHT, Sección Judicial Civil, Serie A, Caja 44, Expediente 18.

- <sup>10</sup> En el detalle de la deuda que Villafañe solicita que el conductor Solá pague, se encuentran: 8 pesos de carne a los dependientes de Villafañe para el trayecto Jujuy-Tucumán. El sueldo de 14 peones durante los 15 días de demora a razón de 2 pesos cada uno, los que suman 28 pesos y 9 pesos más de mantención durante la demora (AHT, Sección Judicial Civil, Serie A, Caja 47, Expediente 25).
- <sup>11</sup> La manifestación que hace Villafañe de once zurrone de Plata que provienen de Jujuy a Tucumán refuerza la teoría de Jujuy como plaza intermediaria de Potosí o de otras zonas mineras del Alto Perú, dado que Jujuy no producía tanta Plata como excedente, los zurrone debieron haber llegado a Jujuy en mulas y cargarse en carretas, según los usos y costumbre.
- <sup>12</sup> AHT, Sección Judicial Civil, Serie A, Caja 47, Expediente 25, fs. 2v-3v.
- <sup>13</sup> Telégrafo mercantil, rural, político, económico e historiográfico del Río de la Plata, septiembre de 1801. Informe del diputado de comercio José Velarde.
- <sup>14</sup> En los viajes efectuados por cuenta propia, para el trayecto Jujuy-Tucumán-Buenos Aires, el precio es de 140 por carreta, esto implica un total de gastos de 945 pesos por las 13,5 carretas. Para el caso del alquiler de carretas, se cobra 110 pesos por carreta lo que da un total cobrado de 1.485 pesos, y el total de gastos seguirá siendo el mismo ya que los costos fijos de los empleados siguen siendo los mismos. En este último caso, el porcentaje de ganancia es de 36,4%.
- <sup>15</sup> AHT, Comprobantes de Contaduría, Vol. VII, Año 1783, fs. 270, 182, 302 y Vol. IX, Año 1785, f. 425, respectivamente.
- <sup>16</sup> AGN, Sección Colonia, Tucumán, Sección XIII, Año 1780, Vol. II, Libro Real de la Caja Subalterna de San Miguel de Tucumán, f. 19.
- <sup>17</sup> Ignacio Bazán cuñado de Villafañe. Miguel Laguna era con cuñado de Villafañe y tras el segundo matrimonio de Villafañe se convierte en su suegro. Pedro Antonio Zavalía, era con cuñado. Don Martín Miguel Laguna y Juan Venancio Laguna, eran sobrinos políticos de Villafañe, luego se convierten en cuñados del mismo (AHT, Protocolo, Serie A, Vol. XVI, Año 1806, fs. 146-150v).
- <sup>18</sup> AHT, Protocolo, Serie A, Vol. X, Año 1789, fs. 186.
- <sup>19</sup> AHT, Protocolo, Serie A, Vol. XV, Año 1804, fs. 12-13v; Vol. XVII, Año 1810, f. 38v.
- <sup>20</sup> AHT, Protocolo, Serie A, Vol. IX, fs. 9, 22, 24 y Vol. XI, Año 1793, f. 21.
- <sup>21</sup> AHT, Protocolos, Serie A, Vol. XX, Año 1823, fs. 37-40. Sobre las tierras del Nro, hubo un juicio para la división de las mismas entre Domingo Villafañe y la familia Palavecino. Dicho litigio duró varios años desde 1826 hasta después del año de muerte de Villafañe, en 1834 (AHT, Sección Judicial, Caja 65, Expediente 25).
- <sup>22</sup> En su libro, Meyer expresa que la diferencia entre el valor de las propiedades ubicadas frente a la plaza y aquellas que se encontraban a una o dos cuerdas de ésta (zona que en aquella época se consideraban los extramuros o confines de la ciudad) variaba de tal forma que los precios bajaban considerablemente resultando hasta dificultoso rentar los cuartos de alquiler y tiendas (Meyer, 2010: 116-117).

- 23 Nicolasa Laguna fue la segunda esposa de Domingo Villafañe (AHT, Protocolo, Serie A, Vol. XVI, Año 1806, fs. 146-150v).
- 24 AHT, Sección Judicial Civil, Serie A, Caja 76, Expediente 7, f. 5.
- 25 AHT, Protocolo, Serie A, Vol. XVII, Año 1809, f. 110.
- 26 AHT, Protocolo, Serie A, Vol. X, Año 1789, fs. 161-162; Vol. XIV, Año 1800, fs. 110v-114v; Vol. XVII, Año 1808, fs. 107-108.
- 27 María Ana Bazán (1747-1799) fue la primera esposa de Domingo Villafañe (AHT, Sección Protocolos, Serie A, Vol. XX, Año 1823, fs. 37-40).
- 28 AHT, Sección Protocolos, Serie A, Vol. XII, Año 1795, fs.178-183v.
- 29 AHT, Protocolo, Serie A, año 1815, f. 112v y Año 1823, f. 37.
- 30 Protocolización de dote (AHT, Sección Protocolo, Serie A, Vol. XII, Año 1795, fs. 178-183v). Donación de dote (AHT, Sección Protocolo, Serie A, Vol. XIII, Año 1799, fs. 93v-96).
- 31 AHT, Sección Protocolo, Serie A, Año 1795, f. 178 y Año 1799, f. 93v.
- 32 AHT, Sección Protocolo, Serie A, Vol. XX, Año 1823, fs. 37-40.
- 33 José Agapito (1801-1862), hijo legítimo de Don Pedro Antonio Zavalía (1759-1833) y Doña Gertrudis Laguna.
- 34 Un ejemplo de ello sería el Potrero Los Chorrillos, heredada por José Agapito al precio de 350 pesos, la cual es vendida en el año 1850 a Don Manuel Posse al precio de 2.500 pesos (AHT, Protocolo, Serie A, Año 1850, f. 5v).
- 35 El riesgo final disminuye al ser un promedio de los riesgos de todas las actividades desarrolladas. En tal caso, las ganancias que se obtiene en una actividad, compensaría las pérdidas obtenidas en otra.
- 36 En un expediente judicial, Nicolasa Laguna hace mención al fallecimiento de su esposo, el que ocurrió el 22.10.1834 (AHT, Sección Judicial Civil, Caja 65, f. 200).
- 37 Si bien coincidimos con la postura de Gelman respecto a que no existe una tasa de utilidad general en el comercio de larga distancia, éste puede oscilar de manera muy variable, sin embargo, se admite la posibilidad de que se obtenga hasta más de un cien por ciento de rentabilidad en dicha actividad pero con un alto nivel de riesgo (Gelman, 1989: 67-68).

## FUENTES

ARCHIVO HISTÓRICO DE TUCUMÁN (AHT), Sección Administrativa, Tomos VIII-X, Años 1778-1786.

AHT, Sección Hacienda, Comprobantes de Contaduría, Tomos II-XI, Años 1778-1786.

AHT, Sección Protocolo, Serie A, Tomos VIII y XIX, Años 1776-1787.

AHT, Sección Judicial Civil, Caja 53, Expediente 8.

AHT, Boletines del Centro de Estudios Genealógicos de Tucumán, N° 4-5, Sección Fuentes Documentales, Autoridades de Justicia, Cabildo y Regimiento, Segunda y Tercera parte para los Años 1736-1824.

ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN (AGN), Sección Colonia, Tucumán, Sección XIII, Legajos 2-3, Años 1772-1787.

## BIBLIOGRAFÍA

ASSADOURIAN, Carlos Sempat (1983): *El sistema de la economía colonial. El mercado interior, regiones y espacio económico*, Buenos Aires, Nueva Imagen.

AVELLANEDA DE IBARRECHE, Celia; CLESSI, María del Carmen y COROMINAS, Jorge (2007): "Autoridades del Cabildo Justicia y Regimiento. Épocas Colonial e Independiente. Año 1680-1824, Tercera Parte Año 1779-1824", *Boletín del Centro de Estudios Genealógicos de Tucumán*, Tucumán, 5, pp. 363-423.

AVELLANEDA DE IBARRECHE, Celia; CLESSI, María del Carmen y COROMINAS, Jorge (2004): "Autoridades del Cabildo Justicia y Regimiento. Épocas Colonial e Independiente. Año 1680-1824, Segunda Parte Año 1736-1778", *Boletín del Centro de Estudios Genealógicos de Tucumán*, Tucumán, 4, pp. 183-204.

ÁVILA, Julio P. (1920): *La ciudad arribeña, Tucumán 1810-1816. Reconstrucción Histórica*, Tucumán, Talleres Gráficos de La Gaceta.

BASCARY, Ana María (1997): "La saga de los Villafañe: una red familiar en el Tucumán colonial", *Andes*, Salta, 8, pp. 175-198.

FURLONG, Guillermo (1962): *Diego León Villafañe y su Batalla de Tucumán (1812)*, Buenos Aires, Theoria.

GARAVAGLIA, Juan Carlos (1977): "El Río de la Plata en sus relaciones atlánticas: una balanza comercial (1779-1784)", *Moneda y Crédito: Revista de Economía*, Madrid, pp. 75-101.

GELMAN, Jorge (1989): "Sobre el carácter del comercio colonial y los patrones de inversión de un gran comerciante en el Río de la Plata del siglo XVIII", *Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana "Dr. E. Ravignani"*, Buenos Aires, Tercera Serie, 1, pp. 51-69.

GIMÉNEZ ZAPIOLA, Marcos (1975): "El interior argentino y el desarrollo hacia afuera: el caso de Tucumán". En GIMÉNEZ ZAPIOLA, M. (Comp.), *El régimen oligárquico. Materiales para el estudio de la realidad argentina*, Buenos Aires, Amorrortu, pp. 72-115.

HORA, Roy (2012): "Los Anchorena: Patrones de inversión, fortuna y negocios (1760-1950)", *América Latina en la Historia Económica*, México, 19, 1, pp. 37-66.

LEONI PINTO, Ramón (2007): *Tucumán y la Región del Noroeste. Período 1810-1825*. Tucumán, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad Nacional de Tucumán.

LÓPEZ, Cristina (2003): *Los dueños de la tierra. Economía, sociedad y poder. Tucumán 1770-1820*, Tucumán, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad Nacional de Tucumán.

- LÓPEZ, Cristina (1995): "Arrieros y carreteros tucumanos: su rol en la articulación regional (1786-1810)", *Andes*, Salta, 6, pp. 89-122.
- MEYER, Liliana (2010): *San Miguel de Tucumán en la época colonial (1685-1810)*, Tucumán, Archivo Histórico de Tucumán.
- MOUTOUKIAS, Zacarías (1988): "Burocracia, contrabando y autotransformación de las elites, Buenos Aires en el siglo XVII", *Anuario del IEHS*, Tandil, 3, pp. 213-248.
- MÜLLER, Klaus (1987): "Comercio interno y economía regional en Hispanoamérica colonial", *Anuario de Historia de América Latina*, 24, pp. 265-334.
- PALOMEQUE, Silvia (1995): "Circulación de carretas por las rutas de Santiago (1818-1849). Elementos cuantitativos", *Cuadernos FHyCS*, Jujuy, 5, pp. 49-62.
- PAROLO, Paula (2005): "Categorías ocupacionales y Actores Económicos. Los sectores mercantiles en Tucumán (1800-1870)", *Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana "Dr. Emilio Ravignani"*, Buenos Aires, Tercera serie, 27, pp. 75-106.
- ROSAL, Miguel Ángel (1988): "Transportes terrestres y circulación de mercancías en el espacio rioplatense (1781-1811)", *Anuario del IEHS*, Tandil, III, pp. 123-159.
- SAGUIER, Eduardo (1976): *Aportes para el estudio de las leyes económicas que rigieron la formación social del Río de la Plata*, Buenos Aires, Centro de Investigaciones en Ciencias Sociales, Cuadernos de CICSO, Serie Polémica, 6.
- SEGRETI, Carlos (1987): *Temas de historia colonial (comercio e interferencia extranjera)*, Buenos Aires, Academia Nacional de la Historia.
- SOCOLOW, Susan (1991): *Los mercaderes del Buenos Aires virreinal: familia y comercio*, Buenos Aires, Ediciones de la Flor.
- ZAMORA, Romina (2008): "El vecindario y los oficios de gobierno en San Miguel de Tucumán en la segunda mitad del siglo XVIII", *Revista de Historia del Derecho*, Buenos Aires, 35, pp. 457-479.
- ZAVALÍA MATIENZO, Roberto (1974): "Las carretas tucumanas su importancia en la economía argentina", *Investigaciones y Ensayos*, Buenos Aires, 17, pp. 243-268.

