



Si Somos Americanos, Revista de Estudios
Transfronterizos

ISSN: 0718-2910

sisomosamericanos@unap.cl

Universidad Arturo Prat

Chile

Lacoste, Pablo

TRANSPORTE TERRESTRE EN EL CONO SUR (1550- 1850): ARRIEROS Y TROPEROS

Si Somos Americanos, Revista de Estudios Transfronterizos, vol. IX, núm. 2, 2009, pp. 141-168

Universidad Arturo Prat

Santiago, Chile

Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=337930336008>

- Cómo citar el artículo
- Número completo
- Más información del artículo
- Página de la revista en redalyc.org

redalyc.org

Sistema de Información Científica

Red de Revistas Científicas de América Latina, el Caribe, España y Portugal

Proyecto académico sin fines de lucro, desarrollado bajo la iniciativa de acceso abierto

TRANSPORTE TERRESTRE EN EL CONO SUR (1550-1850): ARRIEROS Y TROPEROS¹

Land transport in Chile and Argentina (1550 - 1850): muleteers and cart drivers

Pablo Lacoste. pablo.lacoste@usach.cl
Universidad de Santiago de Chile, Chile.

Recibido: Noviembre 2007. Aprobado: Diciembre 2008.

RESUMEN

Los arrieros de mulas y los troperos de carretas se hicieron cargo de todo el servicio de transporte terrestre en América Latina desde la llegada de los españoles hasta la expansión de los ferrocarriles. Durante tres siglos, arrieros y troperos fueron actores sociales fundamentales para el transporte y el comercio en la región. El presente artículo examina el escenario en el cual se desarrollaron y el perfil sociocultural de estos sujetos históricos, particularmente en las rutas bioceánicas que enlazaban los puertos de Buenos Aires y Valparaíso.

PALABRAS CLAVE: Arrieros, Troperos, Transporte Terrestre Tradicional.

ABSTRACT

Muleteers and cart drivers were in charge of the land transport service in Latin America from the arrival of the Spaniards up to the expansion of the railways. For three centuries, muleteers and cart drivers were essential social actors for transport and trade in the region. This article analyzes the stage in which they operated and the social and cultural profile of these historical characters, especially along the routes that connected the ports of Buenos Aires and Valparaíso.

KEYWORDS: Muleteers, Cart drivers, Traditional land transport.

¹ Proyecto Fondecyt 1080210.

I. INTRODUCCIÓN

Arrieros y troperos rompieron el aislamiento de las ciudades y pueblos mediterráneos de América Latina, para conectarlos entre sí y con los puertos de ultramar, desde el siglo XVI hasta fines del XIX. A lo largo de 350 años, sus recuas de mulas y tropas de carretas facilitaron el comercio, promovieron la especialización productiva y facilitaron la expansión económica. Ellos vincularon los mercados del Atlántico y del Pacífico, y fueron constantes animadores de la actividad social, económica y cultural de toda la región. Paralelamente, la importancia de arrieros y troperos se vio potenciada también por la impracticabilidad de la ruta marítima, pues el Cabo de Hornos y el Estrecho de Magallanes ofrecían obstáculos casi insalvables para la navegación a vela; por lo tanto, era casi imposible emplear esas rutas antes de la navegación a vapor, problema que recién se resolvió a fines del siglo XIX. Como resultado, el comercio bioceánico del Cono Sur estuvo en manos de estos actores durante más de tres siglos. No es casualidad que, un severo crítico de los actores sociales criollos del espacio latinoamericano como Sarmiento, haya reconocido el aporte de troperos y arrieros (Sarmiento 2001). Además, los cronistas, viajeros y pintores de la época identificaron la relevancia de estos sujetos históricos y les dedicaron páginas y obras de arte. Los arrieros y troperos fueron descritos por los cronistas, viajeros, pintores y retratistas que recorrieron la región, como Edouard Pingret, Mauricio Rougen-das, Carlos Nebel, Florian Pauke, Francisco Brambilia, Gustavo Solart y Leonce Angard. También han nutrido el tema de numerosas canciones folklóricas, difundidas ampliamente por Atahualpa Yupanqui, Mercedes Sosa, el Chango Rodríguez, Cafrune y los Chalchale-ros, entre otros.

Como suele ocurrir, los artistas se interesaron por el tema mucho antes que la academia. A pesar de su relevancia, los arrieros y troperos se han mantenido como sujetos históricos casi invisibles. Esta situación contrasta con otros actores similares, que también se desarrollaron en el mismo periodo, como el huaso chileno, el gaucho rioplatense-pampeano y el charro mexicano. Ya en la segunda mitad del siglo XIX, estos sujetos históricos se transformaron en protagonistas de obras literarias (Inclán 1865; Hernández 1870). Esta tendencia creció, impulsada por el criollismo en general (Latham, Montenegro y Vega 1956) y la gauchesca en particular (Danero 1950; Imbert 1999; Borello 2000), tendencia que luego se reflejó en la cinematografía (Doñán 2000; Ozollo 2009). Por esos caminos, esos actores sociales tomaron perfiles míticos, cada vez más alejados de la realidad, lo cual motivó estudios de campo que volvieron a buscar al sujeto histórico, tratando de alejarse, a veces con relativo éxito, de la fuerza alcanzada por las figuras literarias. De allí las obras dedicadas a reconstruir la trayectoria del huaso chileno (Echaíz 1954; Lago 1999; Cardemil 2000), el gaucho rioplatense-pampeano (De Paoli 1944; Coni 1945; Assuncao 1999; Carretero 2002) y el charro mexicano (Islas Escárcega 1967; Islas Escárcega y García Bravo y Olivera 1969).

Mientras los huasos, gauchos y charros circulaban con comodidad a los ojos del público, entre la literatura, el cine y la historia, otros sujetos históricos análogos, permanecían en la oscuridad y el silencio. Pocos, muy pocos se acordaban de los arrieros y troperos. Entre los escasos antecedentes, podemos citar los textos de Santa (1961) y la selección iconográfica del Museo del Oro (1999) sobre los arrieros en Colombia, la novela de Barrera (2000) sobre arrieros cuyanos, el libro de Adela Cubillos sobre el comercio de Los Andes (1992) y el artículo de Barra Pezo (2006) sobre arrieros maulinos en Chile. Se trata de obras muy acotadas y de escasa difusión, que no pueden compararse de ninguna manera, con el alto impacto alcanzado por los otros sujetos históricos mencionados. El estudio general de Serrera (1999) sobre el tráfico terrestre en Indias, sirvió para poner de manifiesto el interés por el tema, la rica iconografía, y la falta de estudios monográficos especializados. El arriero y el tropero se mantienen, todavía, como sujetos históricos casi invisibles.

Existe un paradójico contraste entre, por un lado, el decisivo papel histórico de arrieros y troperos, y por otro, la oscuridad en la cual se han mantenido. En este contexto, el primer objetivo del presente artículo es formular el problema y aportar al proceso de hacerlos, al menos, un poco más visibles. La tarea no es sencilla, sobre todo por las grandes dimensiones del tema, y las características de las fuentes. Los archivos no entregan datos suficientes para construir un corpus documental consistente para abordar la evolución de estos sujetos históricos en forma integral, desde mediados del siglo XVI hasta mediados del XIX. Existe información para reconstruir el funcionamiento del sistema en algunos periodos históricos, sobre todo entre fines del siglo XVIII y comienzos del XIX, cuando los mecanismos de control del Estado impuesto por los borbones, pudo operar en forma clara y concisa. A partir de esos datos, ha sido posible trazar un perfil de arrieros y troperos del Cono Sur durante esos años (Lacoste 2005a; 2005b; 2008). De todos modos, todavía falta mucho camino por recorrer. En ese sentido, una de las tareas pendientes consiste en tratar de recoger las fuentes dispersas que han entregado información sobre estos actores sociales a lo largo de sus distintas etapas, para trazar un perfil de los mismos. Naturalmente, por este camino, no se puede pretender alcanzar resultados definitivos ni mucho menos, agotar las fuentes. De todos modos, resulta oportuno sistematizar las referencias a arrieros y troperos que, hasta ahora, se han difundido en crónicas, poemas, canciones y relatos literarios para cruzarlos con algunos documentos originales de archivo, con vistas a trazar un perfil preliminar de estos actores sociales.

II. EL ESCENARIO DE LOS ARRIEROS: LA CORDILLERA Y LA PAMPA COMO DESIERTOS

Para comprender la actividad y el sentido de los arrieros, es indispensable examinar antes, el escenario en el cual desempeñaron sus tareas. Como se ha señalado, hacia fines

del siglo XVIII los arrieros trasladaban 10.000 mulas de carga por año a través de Los Andes y 1.600 carretas por las pampas. Pero, ¿qué significaba, en ese tiempo, recorrer esos caminos?

La travesía de las pampas era considerada como un viaje fantástico, lleno de peligros. Abundan relatos de cronistas en los cuales se entregan las sensaciones de esta travesía. Las tropas (caravanas) de carretas avanzaban muy lentamente en medio de un mar verde, en el cual no existían caminos. Apenas podía divisarse una huella, escasamente demarcada. En ese tiempo se usaba la expresión “navegar en las pampas”. Los troperos se orientaban por el sol y las estrellas, pues era muy fácil perderse, dada la ausencia de referentes en el paisaje. Ese “navegar por el verde” significaba atravesar largas extensiones de terreno, para completar las 200 leguas que separaban Buenos Aires de Mendoza, con ausencia de puntos de apoyo para el aprovisionamiento de hombres y animales. Ante estas dificultades, las carretas solían llevar el alimento y el agua para abastecer las tropas durante toda la travesía, lo cual significaba mayor carga, mayor lentitud, mayores costos humanos y económicos y menor capacidad de transporte comercial. Muy tardíamente los españoles fundaron algunos asentamientos a lo largo de este camino. La erección de la red de postas para el correo se concretó recién a fines del siglo XVII. Previo a ello, los avances fueron muy aislados y de escaso aporte. Un buen ejemplo fue el fuerte de Río IV. Teóricamente, debía significar una avanzada de las provincias del Plata, para ofrecer seguridad a las tropas de carretas y contener las periódicas invasiones indígenas. Sin embargo, este asentamiento no tardó en convertirse en una amenaza mayor para los troperos, que eran detenidos, sus cargas violentadas para exigir el pago de impuestos extraordinarios; con frecuencia, los guardias acostumbraban sobornar a los troperos como prerrequisito para permitirles continuar el camino. Para evitar estos problemas, algunos troperos y arrieros preferían dar un rodeo por el sur, lo cual incrementaba el riesgo de sufrir asaltos de los malones. Varios troperos murieron por estas causas. En el primer tercio del siglo XVIII se produjo un sonado juicio con motivo, precisamente, de los troperos muertos en este camino, para eludir los corruptos controles de Río IV.

En la cordillera, las circunstancias no eran más amigables. Desde el punto de vista físico, el viaje de Santiago a Mendoza consistía en recorrer un camino de aproximadamente 400 kilómetros de longitud, con fuertes desniveles. Ambas ciudades se encuentran a una altitud de 600 y 700 metros. De allí se debía cruzar la cordillera principal, por el paso de Las Cuevas o, 100 km al sur, por el paso de los Piuquenes, ambos a 4.000 metros de altitud. Luego debía descender al valle de Uspallata (2.000 metros s/n/m) o al valle del Alto Tunuyán, según la ruta, para luego volver a ascender y cruzar por la cruz de Paramillos (3.500 metros) o por el paso del Portillo (4.000). De allí se iniciaba el descenso definitivo, pasando por Villavicencio o por Vista Flores según el camino. Y finalmente se realizaba el tramo más plano, para llegar a la ciudad de Mendoza. A lo largo de cualquiera de estas dos rutas, los arrieros debían transportar las mulas cargadas por delgados caminos de cornisa,

muchas veces entre las nieves eternas. La infraestructura de equipamiento y servicios, a lo largo de esas rutas, se desarrolló muy lentamente a lo largo de los 300 años de vigencia de este sistema de transporte brindado por los arrieros.

Además de las dificultades de la altura, había un problema de precipitaciones. Los Andes centrales argentinos chilenos se encuentran dentro de la llamada “cordillera seca”, que se extiende desde las montañas húmedas del Perú hasta el centro de la provincia del Neuquén. En esta “cordillera seca” el régimen de precipitaciones es insuficiente para el desarrollo de la agricultura. Por ejemplo en la provincia de Mendoza, los registros señalan precipitaciones del orden de los 500 milímetros anuales en Horcones. En estas condiciones, a diferencia de las zonas de montaña de Perú y Ecuador, los valles cordilleranos por donde cruzaban los arrieros, no fueron ocupados por poblaciones dedicadas a la agricultura. Además, se trata fundamentalmente de precipitaciones níveas, que en el momento del deshielo originan correntosos ríos. Estos suelen ser muy bien aprovechados aguas abajo, en la zona de los oasis pedemontanos. Pero en la alta montaña, los ríos significaban obstáculos considerables para los viajeros.

Además de la altura y el clima seco, otro elemento significativo es la temperatura. En los Andes del Norte, sobre todo en Perú y Ecuador, la cordillera cuenta con valles de montaña, ubicados entre 1.700 y 2.500 metros sobre el nivel del mar, en los cuales las temperaturas medias oscilan entre los 15 y los 20 grados centígrados. En cambio en los Andes Centrales argentino-chilenos, las temperaturas son mucho más rigurosas, aún en los lugares más benignos, como el valle de Uspallata, en el cual los inviernos registran temperaturas de 14° bajo cero.

En resumidas cuentas, la altura, el clima seco y las temperaturas fueron elementos que desalentaron los asentamientos humanos en los Andes Centrales. En este sentido, los proyectos de establecer villas y pueblos allí se encontraron con serias dificultades. Hubo una lucha permanente entre el medio y el hombre. Por tratarse de una zona de importancia estratégica, en reiteradas oportunidades los grupos humanos intentaron capturar el corazón de la cordillera e instalarse allí, con resultados variables. Entre los siglos XVI y XIX, sólo fue posible poner en marcha contados emprendimientos poblacionales en la zona.

En la vertiente oriental de la cordillera, los dos puntos más adecuados para asentamientos humanos eran Villavicencio y Uspallata. Eran paso obligado para los arrieros, y lugares relativamente amigables para establecer allí una villa debido a las condiciones relativamente favorables, en comparación con el resto de la ruta de la montaña. Además, entre ambas localidades se encontraban las minas de El Paramillo, sitio atractivo para el desarrollo de una actividad relevante. Sin embargo, en los tres siglos de vigencia de los arrieros, ninguno de estos sitios logró desarrollar una población estable.

Villavicencio no logró prosperar en toda esa época. En tres siglos, no fue posible levantar allí una villa, o al menos una aldea capaz de ofrecer servicios mínimos a los arrieros y sus mulas. En 1823, un viajero británico detectó “la choza llamada Villavicencio”. Y aseguraba que la misma era “la excusa más deplorable de casa, compuesta de cocina y un dormitorio unidos por corredor semitechado para librarse de la intemperie; el conjunto es toscamente construido con barro y piedras. Fuimos bastante afortunados de encontrar sitio para tender las camas en la chocita”. Más adelante añadió: “Este apartamento sirve a los moradores habituales de despensa, sala y dormitorio, y podría hacerse catálogo curioso de las ropas, barriles de vino, zoquetes de carne, cebollas, etc., que colgaban adentro en confusión” (Proctor 1823: 47). Un cuarto de siglo después, el lugar mantenía esas características: “consta de dos o tres miserables chozas con techos de caña cubiertos de lodo, a la manera de la mayor parte de las habitaciones de la clase indigente de Mendoza, en un estrechísimo valle circuido de montes y peñascos” (Meyer 1851: 105).

Mayores expectativas de desarrollo se alentaban en Uspallata, sobre todo a partir del descubrimiento de sus minas en 1638. Sin embargo, la falta de mano de obra frustró los proyectos. Sólo se desarrolló una actividad muy limitada, con escaso volumen de producción y muy escasos brazos, con los cuales se levantó un villorrio de corta vida². Promover el doblamiento de Uspallata se consideraron varias posibilidades, incluyendo el asentamiento de indios mitayos, de esclavos negros y de criollos delincuentes (Martínez 1961: 131-2). En 1779 el empresario catalán Salvador Serra Canals elevó al gobernador intendente de Córdoba del Tucumán, Rafael de Sobremonte, un proyecto de fundación de la villa de Uspallata con esclavos negros y los criollos considerados generalmente en la categoría de “vagos y malentretenidos” (Martínez 1961: 139). Sobremonte aceptó la propuesta, le incorporó el proyecto de levantar allí un presidio y la remitió al Concejo de Indias, el cual no fue capaz de aprobarlo a tiempo. El primer intento de fundar la villa de Uspallata, había fracasado.

La zona se mantuvo muy escasamente poblada a pesar del relativo dinamismo de la región. En efecto, en Uspallata residían 50 personas en 1778 y aumentaron a 85 en 1810 (Martínez 1961: 144). En la primera mitad del siglo XIX, se mantuvo la imagen desolada del lugar. “En medio del valle hay un mísero rancho donde los viajeros suelen hacer noche. Tendimos las camas en una ramada que protegía poco de la intemperie; pero colgando todas las frazadas de que disponíamos nos compusimos bastante bien para protegernos del viento nocturno” (Proctor 1824: 50). Los escasos habitantes permanentes de Uspallata, eran soldados encargados de garantizar la seguridad del camino y sobre todo, ejercer el control de cargas y personas. “Cerca de la mísera choza donde pasamos la noche, el Gobierno de Mendoza tiene una guardia de pocos soldados para revisar los pasaportes

² “Este valle había sido habitado y todavía son visibles los restos de un villorrio importante, así como tapias en forma de corral. Probablemente fue habitado por mineros que trabajaron las antiguas minas de plata de Uspallata: ni el correo que había hecho el camino varias veces ni el arriero que lo había recorrido toda su vida, pudieron informarme al respecto” (Proctor 1823).

y mercaderías, pues aquí concluye su territorio” (Proctor 1824: 51). En la década de 1850 se expresaron otros dos testimonios con similares características. Uno de ellos describió Uspallata como “pequeña población de menos de una docena de casas” (Mayer 1944: 106). El otro sostuvo: “llegamos al puerto aduanero de Uspallata, donde alojamos” (Pérez Rosales 1855: 484).

Paralelamente, desde Chile Cisandino también se impulsaron medidas para promover el doblamiento de la zona cordillerana. El principal responsable fue don Ambrosio Higgins, gobernador del Reino de Chile primero y virrey del Perú después. Por su iniciativa se fundaron Santa Rosa de los Andes (1791) y San José de Maipo (1792). El objetivo era ofrecer servicios a los viajeros que cruzaban los Andes por los caminos de Uspallata y del Portillo (Piuquenes) respectivamente (Donoso 1941: 253-4).

La selección del lugar para emplazar ambas villas se efectuó precisamente siguiendo el criterio de brindar servicios a los viajeros de la cordillera. En efecto, el decreto de fundación de Santa Rosa de Los Andes, señalaba que este sitio tenía un futuro promisorio de prosperidad, pues esas tierras “llegarán algún día a ser lugares de considerable población al favor del tráfico y comercio”³. El propio Higgins explicó, en un documento de 1793, que en el caso de Santa Rosa de Los Andes, “el lugar elegido constituía el punto del valle del Aconcagua donde terminaba la última jornada que se hacía al bajar de los profundos valles de la cordillera, y donde antes se alojaba a cielo descubierto, se hallaría consuelo de la soledad sufrida en ocho largos días de tránsito ‘por la horrorosa y desapacible cordillera’. Se mostraba el gobernador altamente satisfecho de su fundación y no abrigaba dudas de que prosperaría en el futuro” (Donoso 1941: 206). La historia demostró que el criterio de don Ambrosio era correcto: era posible que una ciudad prosperara a partir de la prestación de servicios a los comerciantes trasandinos. Así se reflejó en relatos de viajeros escritos algunos años después. Hacia 1820, un viajero observó que “la villa de Santa Rosa está formada por casuchas de barro y tiene 2000 habitantes que se mantienen principalmente del tráfico por el valle” (Caldclught 1821: 206). La cordillera era, en suma, un lugar desértico, sólo poblado por cóndores y guanacos. Cuando Bartolomé Mitre realizó sus detallados estudios sobre las campañas sanmartinianas llegó a estas mismas conclusiones. Según el historiador rioplatense, la cordillera había sido, y seguía siendo, un territorio desértico:

A su pie se desenvuelven valles profundos, circunscriptos por peñascos escarpados a manera de murallones, cuyas crestas se pierden en las nubes que los coronan, entre las que se ciernen los cóndores de alas poderosas, únicos habitantes de aquellos páramos; lagos andinos, que son torrentes represados por las depresiones del suelo o los derrumbes de la montaña; ásperos desfiladeros y estrechos senderos, abiertos

³ Decreto de Fundación de Santa Rosa de Los Andes. Santiago, 31 de julio de 1791. Firmado por el Gobernador y Capital General de Chile, Ambrosio Higgins. Reproducido completo en: Donoso (1941): 205.

por los fuegos volcánicos y las aguas que se desprenden de sus cumbres inaccesibles, a través de cuestras empinadas y laderas suspendidas a sus flancos, que orlilan precipicios, en cuyo fondo braman los ríos torrentosos arrastrando inmensos peñascos como una paja. La naturaleza ha desplegado todo su poder al aglomerar aquellas grandiosas moles, sin más ornato vegetal que el cactus, el musgo y la parilla resinosa, cuyos severos paisajes infunden recogimiento al ánimo y dan la idea de la creación embrionaria surgiendo del caos (Mitre 1950: p 333).

Las palabras de Mitre presentan la montaña como un territorio especialmente áspero, como un escenario monumental para sucesos extraordinarios. Aletea una intencionalidad heroica en este enfoque, que un siglo más tarde retomaría Jorge Enrique Ramponi para esculpir su poema Piedra Infinita. Aunque la aspereza inerte de la montaña es también un recurso compartido por otros escritores, como Miguel Martos. Así lo reflejó en el siguiente texto:

El viejo los bendijo y una nueva unión surgió entre la sierra, donde sólo anidan los cóndores y las águilas y donde no llegan jamás los reptiles; porque caen deslumbrados al resplandor impoluto y blanco de las sábanas de nieve (Martos 1928: p 148).

Los asentamientos que lograron instalarse en la cordillera, constituyeron una mejora de las condiciones de transitabilidad de los arrieros. Sin embargo, la distancia a recorrer era tan grande, y la intensidad del peligro tan elevada, que los viajes siguieron significando una aventura de alto riesgo, aún en el siglo XX. Ello se reflejó, como en un hito simbólico, en la llamada “tragedia de los 17 arrieros” ocurrida en el camino del Portillo, en enero de 1929.

III. ARRIEROS Y TROPEROS: TAREAS ESPECÍFICAS

Para hacer visibles a arrieros y troperos, el camino más adecuado comienza por observar y dimensionar las actividades que efectivamente realizaron. Ello implica reconocer la geografía, las distancias entre las ciudades y mercados, y el volumen de las cargas que se les encomendó transportar.

El comercio de mulas generaba en Mendoza un movimiento anual de 10.000 cargas, a fines del siglo XVIII. Dado que cada mula podía transportar hasta 150 Kg., la capacidad de transporte del puerto seco de Mendoza ascendía a 1.500 toneladas por año. El sistema de transporte regional se complementaba con el servicio de 1.600 carretas, cada una de las cuales tenía una capacidad de dos toneladas. Las flotas de carretas podían transportar, por lo tanto, 3.200 toneladas de carga. Entre mulas y carretas, el comercio de Mendoza disponía de una capacidad de transporte de 4.700 toneladas/ año.

El volumen de carga puede parecer muy elevado, dado que Mendoza apenas tenía una población de 8.000 habitantes a fines del siglo XVIII. Pero el comercio realizado no sólo involucraba la producción y las necesidades locales, sino que tenía un alcance mucho mayor, de nivel regional. Mendoza era esencialmente la bisagra articuladora de los mercados del Atlántico y el Pacífico. Así lo demuestra el análisis de los puntos de origen y destino de las cargas tanto de carretas como de mulas. El 95% de las carretas unían Mendoza con Buenos Aires; y el 90% de las recuas de mulas enlazaban Mendoza con Chile. Es decir, el papel de Mendoza en la economía regional era unir los mercados del Atlántico y el Pacífico en el Cono Sur.

El arriero trasandino se especializaba en la montaña, en sus secretos y misterios. Era muy buen conocedor de este espacio y no se movía de allí; no iba a las pampas, espacio que desconocía. El arriero trasandino construyó un lazo cultural, social y económico muy fuerte entre Mendoza y Chile; mantuvo ambas estructuras unidas aún después de la decisión de la Corona de desprender Cuyo de Chile para integrarlo al Virreinato del Río de la Plata (1776). Con posterioridad a esta medida administrativa, el arriero mantuvo unidos los mercados de ambas faldas de la cordillera de los Andes durante un siglo más. Su tenacidad al frente de esta tarea quedaría presente en las instancias más populares de la cultura regional. Este esforzado actor inspiró a Atahualpa Yupanqui quien le dedicó su tradicional canción “El Arriero va”:

*En las arenas bailan los remolinos, el sol juega en el brillo del pedregal.
Y prendido a la magia de los caminos, el arriero va, el arriero va.
Es bandera de niebla su poncho al viento, lo saludan las flautas del pajonal.
Y guapeando en la senda por esos cerros, el arriero va, el arriero va*

La canción El Arriero va es ya un clásico dentro del folclore del sur de América. Y muestra algunos aspectos del estilo de vida de este transportista-comerciante. Además del esfuerzo físico, el frío y el agotamiento, el trabajo del arriero se caracterizaba por la soledad, dado que, como se ha señalado, debía viajar entre una y dos semanas sin atravesar ningún pueblo ni ciudad. Por lo tanto, el trabajo del arriero estaba signado por la soledad. Así lo refleja, en otros versos, la canción de Atahualpa Yupanqui:

*Un degüello de soles muestra la tarde, se han dormido las luces del pedregal.
Y animando a la tropa, dale que dale, el arriero va, el arriero va.
Amalaya la noche, traiga recuerdos, que haga menos pesada la soledad.
Como sombra en la sombra por esos cerros, el arriero va, el arriero va.*

El arriero trasandino tenía que viajar por un terreno a la vez agresivo y desierto. A lo largo de la travesía, el arriero estaba expuesto a las más violentas tempestades, en caminos de cornisa de cuatro pulgadas de ancho, entre la pared de piedra y los precipicios.

Tenía que enfrentar el frío, el cansancio, el miedo y la soledad. Pero su fortaleza le permitía superar los obstáculos:

El arriero pasa su vida al borde de los abismos, suspendido entre el cielo y la tierra, conduciendo sobre el lomo de sus mulas los productos que cambian los comerciantes chilenos y argentinos, y el correo que atraviesa aquellas inmensas soledades llevando sobre los hombros el fardo de la correspondencia y la nieve que cae sobre su cabeza, son dos tipos de valor y de fuerza que sobrepasan la talla vulgar (Estrada 1872: p 152-3).

Allí estaba la cordillera, con sus abismos y desfiladeros, sus tormentas y aludes. El arriero debía superar todas estas pruebas, una y otra vez, para recorrer su camino, llegar a Santiago y después iniciar de nuevo la travesía de la montaña. Lo que para los cronistas rioplatenses o europeos suponía una epopeya heroica y única, saturada de peligros, para los arrieros era una jornada más dentro de su estilo de vida.

Su vida se desliza entre las privaciones y el trabajo: se alimentan con el pan duro y amargo que llevan en el zurrón y se calientan con la leña que conducen en la grupa de sus mulas: duermen en las casuchas miserables abiertas en la roca viva o bajo la bóveda inmensa del cielo: marchan sobre la nieve abriendo paso, muchas veces, a las cabalgaduras vencidas por la fatiga o amedrentadas por el huracán: sus oídos no escuchan otras armonías que las que producen el torrente y la avalancha que rueda estrepitosamente: sus pulmones, oprimidos por la rarefacción del aire, funcionan con dificultad (Estrada, 1872: p 152-3).

En días de buen tiempo, el arriero trataba de avanzar lo más rápido posible para evitar que la tempestad lo sorprendiera en medio de la cordillera. Para ello, debía desarrollar múltiples habilidades, para controlar los animales, manejar los tiempos en la montaña y abastecerse de la manera más rápida y eficaz posible. Por ejemplo, su capacidad para obtener agua de las vertientes en plena marcha, fue una de las características que llamó la atención del inglés Robert Proctor: “Los arrieros, al pasar los diferentes arroyos, bajan guampas agujereadas en el borde y atadas a un tiento largo, y de este modo levanten agua para aplacar la sed sin detener la marcha”.

El tiempo era un elemento decisivo para el manejo del viaje en la cordillera. Había horas adecuadas para caminar y para descansar, para dormir y alimentarse. Y cada actividad tenía que cumplirse en el lugar y en el momento preciso. En este sentido, los arrieros tenían gran capacidad de planificación de sus horarios de actividades durante los días de viaje. Así lo advirtió en el siglo XVIII Concolorcorvo:

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 o cinco horas, saliendo a completar la jornada a las tres o 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 (Concolorcorvo 1773: p 150-1).

El arriero debía atender varios frentes simultáneos. Con un ojo observaba el cielo, para anticiparse al temporal de viento blanco. Con el otro, debía observar las rocas y nieves, para prever un alud o derrumbe. Con sus pies tanteaba la firmeza del camino. Y con sus oídos registraba la marcha de las “arrias”. Para ello contaban con el cencerro de la mula madrina:

Llevar los arrieros una mula o yegua que sirve de guía a las demás y la llaman madrina. Le ponen un cencerro o campanilla en el cuello, y por donde pasa esta van las demás. Si se extravía una carga tocan la campanilla y viene la bestia extraviada al sonido; si quieren parar la recua, primero para la madrina; y para componer las cargas y cargar las bestias les tapan la cabeza con un poncho y se están quietas. Cuando les quieren hacer caminar a prisa hacen dar vuelta al lazo o rienda que llevan a la mano y sólo con el ruido caminan.⁴

Los arrieros procuraban cuidar todos los detalles para asegurarse el control de la situación en un medio agresivo y hostil. Con frecuencia, a pesar de todas las precauciones, las circunstancias los desbordaban y se producían los accidentes, con la muerte de personas y animales. De allí la cantidad de osamentas de mulares que solían verse en el fondo de los barrancos, como así también, las cruces que jalonaban el camino trasandino. Por lo general, nadie se atrevía a atravesar la cordillera de los Andes sin la asistencia de un arriero porque su compañía brindaba seguridad y aumentaba las probabilidades de éxito para la travesía. Así lo explicó Concolorcorvo como resultado de su viaje en el siglo XVIII:

Tengo por muy conveniente que los caminantes precisados a hacer sus viajes con arrieros pidan al dueño de la recua un peón de mano práctico en el camino. Este

⁴ Haenke, Tadeo c.1790. Citado en Martínez, 1961: 276.

sirve de muchísimo alivio al pasajero que quiere caminar con alguna comodidad desde Mendoza hasta el valle del Aconcagua.

Los viajeros que contrataban a los arrieros para cruzar la cordillera, los respetaban y admiraban debido a su espesor cultural y sus conocimientos del territorio. En este sentido, los arrieros obtenían un reconocimiento superior con respecto a los esclavos, criados y sirvientes. Así se reflejó, por ejemplo, en las palabras de Concolorcorvo:

Los criados que llevan los pasajeros, que comúnmente son negros esclavos, son unos trastos inútiles y casi perjudiciales, porque además de su natural torpeza y ninguna práctica en los caminos, son tan sensibles al frío que muchas veces se quedan inmóviles y helados, que es preciso ponerlos en movimiento al golpe del látigo y ensillarles sus caballerías y quitarles la cama para que se vistan, lo que sucede alguna vez con tal cual español, a quien es preciso provocar con alguna injuria para que entre en cólera y circule la sangre (Concolorcorvo 1773: p 149-50).

Los arrieros dominaban todo el escenario: el camino y la nieve, las piedras, el agua, las mulas y el tiempo. Los cronistas coincidían en reconocer los conocimientos que tenían del espacio cordillerano. Así, por ejemplo, Proctor definía al camino trasandino como el espacio familiar de “el arriero que lo había recorrido toda su vida” (Proctor 1824: 50). En efecto, la vida misma del arriero se hallaba en los caminos trasandinos, a través de los cuales, se arriesgaba. Precisamente desde el alto riesgo de los desfiladeros andinos y la humildad de sus ambiciones, se esculpía su identidad.

El arriero y el correista aspiran la muerte con el aire como los monjes de los Alpes. Cuando las nieves los estrechan, ella les envía sus caricias con el soplo de los ventisqueros. Y sin embargo, a despecho del huracán que ruge, de las nieves que caen, de la tormenta que estremece las montañas, ellos las atraviesan cantando y pensando en el pobre hogar que les aguarda en el fondo del valle (Estrada 1872: p 152-3).

IV. LIBERTAD, SEXUALIDAD Y VIDA EMOCIONAL

El arriero aparece en la literatura como un símbolo de los hombres más valientes, capaces de enfrentar los mayores obstáculos puestos por la naturaleza, entre los abismos y quebradas de la cordillera. Son los símbolos de la audacia en función de una tarea y un servicio. La vida laboral del arriero en alta montaña, transcurría entre el frío, la concentración para conducir mulas y ganado por los estrechos senderos de cornisa, y la silenciosa soledad. En contrapartida, este estilo de vida le abría otros espacios de libertad de las cuales no gozaban los que se dedicaban a otros oficios. Sobre todo porque existía sobre ellos

un menor control social. Y ello se traducía en un mayor margen para, al llegar a las villas y pueblos, alegrarse en fiestas, posadas y pulperías. Y también para gozar de una vida sexual y emocional más compleja que el rígido modelo que intentaba imponer la Corona y sus aliados eclesiásticos.

Al viajar de un lugar a otro, arrieros y troperos tenían una gran libertad y alternaban con mujeres diversas. Surg  an así relaciones de amistad, compa  nerismo y amor. Se podían formar parejas más o menos estables. Pero al regresar a su tierra, esperaban encontrar a la mujer principal, que muchas veces era su esposa y madre de sus hijos. Durante la ausencia del tropero o el arriero, esa mujer sufrió la soledad y se vio obligada a asumir la responsabilidad de la crianza de los niños. Pero la llegada del arriero o tropero podía despertar nuevas ilusiones; llegaba el compañero, y con él, la fantasía emocional y el dinero. Por eso, esos re-encuentros solían vivirse en forma muy apasionada.

La zamba “Luna Cautiva” relata muy bien estas escenas. Como se sabe, el autor de este poema, José Ignacio Chango Rodríguez, tuvo una experiencia personal emocionalmente muy fuerte, lo cual lo motivó para realizar una creación artística de gran sensibilidad. Relató su desgracia a través de una serie de imágenes ambientadas en el espacio y costumbres de los tradicionales arrieros.⁵

*De nuevo estoy de vuelta después de larga ausencia
igual que la calandria que azota el vendaval
Tu amor es una estrella con cuerdas de guitarra
una luz que me alumbra en mi oscuridad
acércate a la reja, sos la dueña de mi alma
sos mi luna cautiva que me besa y se va.
De nuevo estoy de vuelta, mi tropa está en la huella
arrieros musiqueros me ayudan a llegar*

El arriero trasandino, en algunos casos, podía tener dos hogares, uno a cada lado de la cordillera. El hogar principal estaba en uno de ellos (Santa Rosa de los Andes, Santiago, Mendoza o San Juan). E inicialmente, la idea del arriero era cruzar, vender allí los bienes, entregar las mercancías y volver cuanto antes con nuevas cargas. Pero con frecuencia se producían demoras: las ventas llevaban tiempo, sobre todo para obtener buenos precios.

⁵ José Ignacio Chango Rodríguez (1914-1975) fue un reconocido exponente de la música folclórica y tradicionalista argentina. Nació en Córdoba, de padre riojano y madre catamarque  a. Recorrió las provincias más tradicionales de la Argentina, se nutrió de la cultura de los actores sociales tradicionales, y volcó estas sensibilidades en sus canciones. Entre ellas, Luna Cautiva, de la cual es autor de música y letra. En este caso particular, la sensibilidad del autor se vio profundizada por la experiencia de haber vivido en prisión por un homicidio que cometí en una noche de borrachera. Desde su celda miraba a su mujer, y le pedía “acércate a la reja”. Y las rejas la hacían ver como “una estrella con cuerdas de guitarra”. Esta experiencia personal del autor se combin   con las tradiciones culturales de los arrieros, para enmarcar una de las más hermosas canciones del folclore regional.

Además, la organización de la partida para el regreso también demandaba varios días. A ello hay que sumar los periódicos cierres del camino de la cordillera debido a las nevadas. Por lo tanto, la vida de los arrieros trasandinos estaba signada por largos tiempos de permanencia en ambas faldas de la cordillera. Y en ese tiempo el hombre vivía; realizaba tanto tareas económicas como sociales y culturales. Allí negociaba y exploraba nuevas oportunidades comerciales pero también se reunía con amigos. Podía conocer a una mujer y amarla. La vida del arriero trasandino estaba acompañada de romances, muchas veces paralelos. Esta situación se reflejó también en el arte: los arrieros trasandinos inspiraron la citada novela de Arturo Barrera “Allá abajo volaban los cóndores”, en la cual se presentan recurrentes casos de encuentros apasionados entre los arrieros y las mujeres de ambas faldas de la cordillera. Fruto de ello surgían matrimonios, hijos legítimos, ilegítimos y otras relaciones. Estas costumbres se reflejan también en la cueca de Osvaldo Rocha (letra) y Carlos M. Ocampo (música), titulada “Las dos puntas”

*Cuando para Chile me voy, cruzando la cordillera
late el corazón contento, pues me espera una chilena
y cuando vuelvo de Chile, entre cerros y quebradas
late el corazón contento, pues me espera una cuyana
Viva la chicha y el vino, viva la cueca y la zamba
Dos puntas tiene el camino y en las dos alguien me aguarda.*

Las libertades que gozaba el arriero y las posibilidades que tenía para mantener relaciones paralelas debido a sus viajes, tenía una contrapartida: durante su ausencia, su mujer quedaba en una situación parecida. En algunos casos, las mujeres cuyanas se tomaron el desquite y avanzaron –ellas también– en la construcción de lazos amorosos paralelos a su compromiso principal. Un buen ejemplo podría ser el de doña Tomasa Ponce de León, quien durante los viajes de su marido, don Miguel de Arizmendi, al parecer, construyó un lazo emocional importante con su futuro esposo, don José Rodríguez de Arellano. Especialmente cuando Arizmendi fue a Lima, en un viaje que se prolongó durante 11 meses (Lacoste 2003). Los amores clandestinos de doña Tomasa generaron una situación de escándalo que el Comisario de la Santa Inquisición, el padre Francisco Correas de Saá, se propuso reprimir. Su objetivo se consiguió cuando doña Tomasa fue encerrada en la cárcel privada que se levantó en las bodegas de Arizmendi. El padre Francisco quedó satisfecho, no así don Miguel, que se sintió fuertemente impactado por este amor que se le escurría de la vida. Más tarde, Arizmendi perdonó a su mujer y trató de recomponer su relación, desde la distancia, pues se fue a Buenos Aires. De su mente no podía olvidar la imagen de su mujer en la cárcel. Doña Tomasa era su Luna Cautiva. Exactamente esta situación se reflejó en la zamba del Chango Rodríguez. “acércate a la reja, sos la dueña de mi alma / sos mi luna cautiva que me besa y se va”. Don Miguel no pudo superar esta imagen en su corazón, y murió de amor en la capital del Plata, en enero de 1748.

En el campo de la literatura, esta situación fue planteada también. Así se reflejó, por ejemplo, en el poema “La flor de vira vira”:

*Señora dueña de casa
blanca flor de vira vira;
mientras su dueño se ausente,
nuestro amorcito que viva.*

La copla da cuenta del romance entre una mujer y el sacerdote del pueblo, amor que se consumaba cuando el marido de la dama se ausentaba para realizar periódicos viajes a Chile. Este poema se transmitió en Mendoza a través de relatos orales. Juan Draghi Lucero rescató los versos y sobre esta base escribió un cuento en el cual entregaba detalles de estas prácticas que, al parecer, no eran excepcionales en la Mendoza tradicional (Lucero 1940: 137-9). La sexualidad abierta era parte de un proceso mayor, caracterizado por la alternancia de soledad y compañía, de trabajo esforzado y descanso festivo. Los amores paralelos y las fiestas en las pulperías, parecían funcionales al oficio del arriero. Ello se percibe con claridad si regresamos a la citada canción de “Las dos puntas”:

*Yo en Chile bailo la cueca, y en Mendoza la zamba
En Chile con la chilena y con la cuyana en Calingasta
Vida triste, vida alegre, esa es la vida del arriero
Penitas en el camino y risa al final del sendero*

El permanente roce social de el arriero trasandino con los pobladores de Chile y Cuyo generó un puente de comunicación entre bebidas típicas (chicha y vino), música y danza popular (cueca y zamba), comidas y costumbres. Fue un proceso de construcción de lazos sociales, económicos y culturales entre las comunidades asentadas a ambos lados de la cordillera de los Andes. Debido a la acción de los arrieros trasandinos, surgieron familias mixtas, hijos legítimos e ilegítimos, cuñados, tíos, hermanos y hermanastros configuraron una densa trama social que mantuvo unidos a cuyanos y chilenos desde la fundación de Mendoza (1561) hasta la inauguración del ferrocarril trasandino (1910). Pero así como los arrieros trasandinos cumplieron su papel a través de la cordillera, no menos importante fue el rol de los arrieros virreinales, a través de las pampas.

V. EL ARRIERO Y SU PRESTIGIO SOCIAL

Con frecuencia se ha asociado el prestigio social con la tenencia de la tierra, especialmente en la historia social de América Latina entre los siglos XVI y XIX. Y se ha asociado la aristocracia, el liderazgo y el prestigio con las clases terratenientes. Esto era así en lugares donde predominó el modo de producción basado en la renta de la tierra o

la renta minera. Los sistemas de grandes plantaciones de algodón, azúcar, café y tabaco, centrados en mano de obra esclava o servil, y orientados a la exportación de productos primarios hacia los mercados de Europa, efectivamente tuvieron este patrón. Pero no fue así entre los espacios socioeconómicos basados en la industria de la vid y el vino (Chile Cisandino y Trasandino), el transporte y el comercio. Sobre todo en lugares como Mendoza cuyas condiciones naturales son incompatibles con el latifundio y la renta de la tierra. Allí la tierra era un bien abundante e improductivo, dadas las escasas precipitaciones.

A diferencia de la tierra, que era abundante y de escaso valor, el servicio de los arrieros sí era un bien necesario y escaso. Los que adquirían los conocimientos y desarrollaban las destrezas requeridas para estas actividades, pasaban a ocupar un lugar relevante en la sociedad criolla tradicional. Porque el oficio de arriero exigía condiciones difíciles de reunir en una sola persona. Por un lado, se requerían conocimientos topográficos muy variados, desde los caminos pampeanos hasta los precipicios cordilleranos; desde la forma de cruzar los grandes ríos de la llanura, hasta los métodos para hacer frente a las tormentas de viento blanco en la montaña. Además se necesitaban habilidades ecuestres extraordinarias: podía ser muy fácil conducir el ganado en las dilatadas pampas, tal como hacía cualquier gaucho; pero resultaba muy difícil controlarlo en los caminos de cornisa de la cordillera, donde el animal iba asustado y estresado, fuera de su terreno habitual, en medio de las piedras, el frío y la nieve. Además, el arriero tenía que desenvolverse como comerciante, fundamentalmente para tener la habilidad de crear, mantener y renovar constantemente sus redes de intercambio, con vistas a comprar barato y vender caro.

Además, es preciso notar que había una gran competencia: hacia fines del siglo XIX, el ferrocarril pasó a ser el único medio de transporte, lo cual le significó todas las ventajas del monopolio; pero entre los siglos XVI y mediados del XIX, el transporte lo realizaban centenares de empresas de arriería. Se generó un sistema de pequeñas empresas fuertemente competitivas entre sí, lo cual puso en marcha un modelo de capitalismo dinámico e innovador. Los arrieros tenían que esforzarse para manejar los delicados mecanismos para mantener a sus proveedores y fidelizar a sus clientes, lo cual demandaba un constante esfuerzo de innovación.

La tarea de los arrieros fue ganando en gravitación y ascendente social dentro de la sociedad criolla. Así lo detectó Mariano Marcó en su libro “Quién era quién en Mendoza”. Tras realizar un exhaustivo relevamiento de la documentación testamentaria, el autor llegó a la conclusión que las clases dirigentes cuyanas no estaban formadas por terratenientes, sino por los comerciantes y transportistas. El autor señala:

Después de haber leído varios miles de testamentos de esta primera época puedo decir, con total seguridad que las tierras no tenían prácticamente ningún valor, en relación con otras cosas, como por ejemplo un esclavo, o una casa o una carreta

(...). Los verdaderos ‘ricos’ de las primeras épocas fueron los ‘troperos’ es decir, los dueños de tropas, designación ésta que se daba a una formación de doce carretas y un carretón tirados por un mínimo de ocho bueyes hasta un máximo de doce por cada unidad y fue la base de más de una fortuna (Marcó 1998: p 7).

Contrariamente a los mitos creados por las historias estandarizadas, fuertemente influidas por enfoques ideológicos, la historia construida por este autor sobre la base de referentes empíricos, muestra que la tierra no era un bien escaso y tenía poco valor. En cambio los elementos más dinámicos de la economía eran el comercio y el transporte. O sea, no se daban las condiciones para el surgimiento de una aristocracia rentista, sino que desde el siglo XVI, en Cuyo, el entorno favorecía más las tendencias proto-burguesas. Y ello ponía en foco tanto a los troperos como a los arrieros. Las carretas y las mulas serían el gran vehículo de integración geográfica y movilidad social.

Otro indicador de su posición social, además de los testamentos, se encuentra en los usos y costumbres de la época, especialmente por la frecuencia que este grupo recibía tratamiento de “don”. En tiempos de la colonia, la palabra “don” se empleaba para las personas distinguidas socialmente. El uso de este concepto se remonta a tiempos muy antiguos, cuando estaba reservado para el nombre de figuras religiosas. El “Señor” era el Dominus, en latín; y el “Don” se utilizó para Jesucristo y los santos. Luego, “en tiempos medievales solamente era usado por los reyes, los ricos-hombres, los obispos y arzobispos. De los primeros los tomaron sus hijos y no se extendió a otras personas”. Posteriormente, “el Don se fue introduciendo en las generaciones particulares, ya por derivar de sangre real o por privilegio” (Molina 1965: 298). Así por ejemplo cuando Cristóbal Colón y Vasco Da Gama alcanzaron sus proezas geográficas, entre las recompensas que recibieron de los reyes de España y Portugal, respectivamente, figura el derecho a usar el título de “don”. Más adelante, en el siglo XVII, el rey Felipe III estipuló que esta distinción podían usarla únicamente personas con determinados rangos como obispos, condes, oidores, ministros y otros altos funcionarios. Con el correr de los años, el uso del Don se amplió un poco más, pero mantuvo el sentido de distinción y prestigio. Así por ejemplo, “a fines del siglo XVII se solía titular a los dueños de estancias con el Don, pero consta que no lo usaban personalmente en su correspondencia ni en sus actuaciones oficiales” (Molina 1965: 303).

El uso del “don” se fue difundiendo hacia otros grupos en los años siguientes. Pero puede decirse que en América Latina, a lo largo de toda la época colonial, el título de “don” fue siempre un privilegio socio-racial. Sólo podían emplearlo los criollos o mantuanos, no así los mestizos ni los indios. Esta situación se modificó a fines del siglo XVIII por iniciativa del valido Godoy, el cual, influido por las ideas del liberalismo que se irradiaban desde Francia, resolvió adaptar las leyes españolas en este tema. Este fue el sentido del Real Decreto de Aranjuez, dictado el 10 de febrero de 1794, por el cual se concedió a las razas sometidas el derecho de adquirir el título de “don”. Algunos autores

consideran que esta medida causó un impacto negativo en las élites criollas, que tuvieron allí otro motivo de queja contra la Corona española. Harvey explica este enfoque en los siguientes términos:

Ese gesto a favor del igualitarismo racial horrorizó a los criollos. En abril de 1796, el cabildo de la ciudad de Caracas advirtió alarmado las amenazas de la población local ‘a pesar de que esa clase es inferior por designio del Autor de la naturaleza (Harvey 2002: p 95).

El fuerte impacto causado en la Capitanía General de Venezuela a fines del siglo XVIII por la ampliación legal de la posibilidad de acceder al título de “don” a los grupos subordinados, es un buen reflejo del valor que las clases dirigentes otorgaban a este privilegio. Y esta situación era válida para toda América Latina. La tradición indicaba que sólo podían usar este título honorífico ciertos y determinados grupos de distinción social y económica.

En el marco de la singular importancia que tenía el uso del “don” en los tiempos coloniales, resulta elocuente constatar la frecuencia con que los arrieros aparecían dentro de este selecto grupo. Ya hemos mencionado que, según Santiago Lorenzo, los dinámicos arrendatarios de Concepción, entre los cuales muchos eran arrieros, anteponían el “don” a sus nombres (Lorenzo 1992: 33). Lo mismo ocurría más al norte, entre los arrieros que circulaban entre Chile Cisandino (Santiago, Aconcagua y Valle de Santa Rosa) y Chile Trasandino (Mendoza y San Juan). En efecto, los libros de las Aduanas, tenidos por los oficiales reales, daban cuenta del reconocimiento que la sociedad de la época tenía con los arrieros. Muchos de ellos eran asentados con el título de “don” cada vez que se anotaba su nombre en los registros reales. Entre 1780 y 1800, sobre un total de 884 arrieros registrados en la Aduana de Mendoza, 69 usaban el “don” delante del nombre. El 8% de los pequeños empresarios del ramo de arriería recibían la distinción del “don” en los libros de los oficiales reales. Esta situación coincide con la detectada por Pacheco (1992) en los arrieros de Concepción y por Pedro Collado en los arrieros de San Juan.

El prestigio del arriero era una de las bases fundamentales de su negocio. La prosperidad de su empresa dependía, en buena medida, de la confianza que fuera capaz de inspirar en sus proveedores y consumidores. Ello le permitía construir redes de crédito en efectivo o bien, de entrega de mercadería al fiado a través de un sistema flexible que facilitaba la circulación de bienes y servicios, a pesar de la crónica falta de circulante. Los arrieros actuaban como proto financistas, porque realizaban muchas operaciones de dar y recibir crédito. Tenían deudores y acreedores debido a la dinámica misma de su oficio.

El testamento de Juan Godoy Zúñiga (1763) es un buen ejemplo de las redes de confianza y crédito que manejaban los arrieros. Don Juan era un típico arriero trasandino;

nació en Santiago de Chile, luego se avecindó en Mendoza pero mantuvo siempre una residencia en su tierra natal. Su oficio lo condujo a construir redes de confianza a ambos lados de la cordillera. Tenía deudas y deudores con personas de Chile y de Cuyo. “Tengo recibidos de don Miguel Catapos, vecino de la ciudad de Santiago de Chile \$121, a cuenta del flete de este viaje que estoy para llevar de yerba que serán hasta 40 cargas”, señala el testamento. Luego añade: “le debo a don Tomas Eyzaguirre de la ciudad de Santiago de Chile lo que constare en su libro de cuentas; debo a Juan Bautista Galo \$20 poco más o menos; me resta Juan Tomás Sastre \$11; y \$5,4, resto de mayor cantidad que me debía de cuenta de 47 pares de zapatos y unas cuerdas de lo que pagué \$17,5 de un peón que le debía y rebajados quedame restando \$11 y medio real”. Había también otras cuentas pendientes porque “Miguel Canales, vecino de Santiago de Chile, me debe \$5; Carlos Días, vecino de Santiago, me debe \$8; Manuel Román me debe \$5; Nicolás Yáñez me debe \$6; Santiago Vázquez me debe \$18”⁶. Las deudas y deudores de don Juan de Godoy eran reflejo de estas activas transacciones comerciales y financieras que los arrieros hilvanaban entre sus clientes y proveedores de ambos lados de la cordillera de los Andes.

Es importante destacar la importancia que tenía para el arriero cuidar el “buen nombre y honor”. El resultado fue, por lo general, satisfactorio. Este prestigio les permitió prosperar en los negocios, recibir tratamiento de “don” y hasta contar con el beneplácito de las autoridades de la Corona. En este sentido, los gobernantes llegaron a confiar en los troperos, misiones sumamente delicadas, concernientes a la seguridad de la región.

VI. UN VIAJE SIMBÓLICO: ARRIEROS Y TROPEROS EN UNA GUERRA INTER IMPERIAL

El traslado de armas y municiones para guerras inter imperiales era una actividad sumamente especial y delicada. Se trata de materiales estratégicos, de primer orden de importancia para la Corona. La pólvora, las espadas y demás armas, no eran bienes comunes y corrientes. Su traslado representaba situaciones extraordinarias, en las cuales debían emplearse los mejores recursos disponibles para asegurar el éxito de la misión, de la cual podía depender la suerte de una guerra internacional. La participación de arrieros y troperos en el traslado de este tipo de materiales estratégicos a fines del siglo XVIII, en el marco del conflicto entre España e Inglaterra, resulta representativa del significado que alcanzaron esos sujetos históricos en la sociedad de su época.

En efecto, la decisión del Virrey del Río de la Plata, de encargar a los arrieros el traslado de armas de guerra desde Chile hasta Buenos Aires para hacer frente a las inmi-

⁶ Testamento de Juan de Godoy Zúñiga, Mendoza, 1763. Archivo Histórico de Mendoza (en adelante AHM), Protocolo de Escribanos n° 73 fols. 227-227 v.

nentes invasiones inglesas, es una prueba del notable prestigio alcanzado por este oficio en su época. En la década de 1790, tras la ruptura entre España e Inglaterra, se hizo cada vez más evidente que los británicos realizarían un ataque directo para tomar la ciudad de Buenos Aires. En este contexto, el Virrey del Río de la Plata, Marqués de Avilés, solicitó ayuda a su par del Perú, don Ambrosio Higgins. Este respondió con toda generosidad y el 16 de setiembre de 1797 zarpó una fragata del Callao a Valparaíso con 200 pares de pistolas, 1.500 espadas, 500 quintales de pólvora y 80 quintales de brea y alquitrán.⁷ Dos meses más tarde el armamento y las municiones llegaron a Santiago de Chile y de allí era preciso enviarlos por tierra hasta Buenos Aires. Para realizar esta operación, se resolvió no emplear guardias ni soldados sino arrieros y troperos. El ministro Santiago Portales contrató los servicios de los arrieros para que trasladaran la pólvora, brea, alquitrán y espadas a Mendoza, a un costo de \$4 por carga.⁸ La operación más delicada era el transporte de las armas de fuego, tarea de la cual se ocupó personalmente el gobernador de Chile. En efecto, el 11 de enero de 1797, el marqués de Avilés escribió al Comandante de Armas de Mendoza, José Francisco Amigorena para informar que “se hallan en vía con el Arriero Pedro Villar, que salió de esta capital el 9 del corriente, 200 pares de pistolas que remite el virrey de Lima al de Buenos Aires”.⁹ En total nueve arrieros atravesaron la cordillera con este material estratégico entre diciembre de 1797 y enero de 1798. El estratégico cargamento llegó a Mendoza y fue recibido por Nicolás Moreno, teniente de visitador del resguardo de Mendoza, el cual elaboró un informe detallado para dar cuenta del material recibido (ver Cuadro N° 1).¹⁰

CUADRO N° 1
MATERIAL ESTRATÉGICO TRANSPORTADO POR LOS ARRIEROS DE SANTIAGO DE CHILE A MENDOZA (1797-1798)

Arriero	Carga	Fecha
Vicente Quiroga	72 barriles de pólvora	11-12-1797
José Antonio Herrera	78 barriles de pólvora	13-12-1797
José Mansilla	40 cajones de espadas	16-12-1797
José Fritis	53 cajones de espadas	19-12-1797

⁷ Oficio del Virrey Ambrosio Higgins, Lima, 12 de setiembre de 1797; Nota de Antonio Olaguer Feliú a los Ministros de la Real Hacienda de Mendoza, Montevideo, 26 de noviembre de 1797. AHM, Época Colonial, Sección Hacienda, Carpeta 91, Documento 28; fols 5-5 v.

⁸ Oficio de Santiago Portales a los Ministros de la Real Hacienda de Mendoza, Santiago de Chile, 23 de noviembre de 1797. fols. 6; oficio de Santiago Portales a los Ministros de la Real Hacienda de Mendoza, Santiago de Chile, 2 de diciembre de 1797. AHM, fols. 7.

⁹ Oficio del marqués de Avilés a José Francisco Amigorena, Santiago de Chile, 11 de enero de 1797. AHM, Época Colonial, Sección Gobierno, Carpeta 41, Documento 122, fols 1.

¹⁰ Informe de Nicolás Moreno, teniente de visitador del Resguardo de Mendoza, dirigido a los ministros de la Real Hacienda; conjunto de nueve documentos fechados en Mendoza, entre el 11 de diciembre de 1797 y el 2 de enero de 1798. AHM, Época Colonial, Sección Hacienda, Carpeta 91, Documento 28 fols. 10-18.

Juan Jiménez	122 barriles de pólvora	19-12-1797
Ramón Covarrubias	28 barriles de pólvora	19-12-1797
Tiburcio Crespo y Remigio Lemos	8 barriles de alquitrán, 14 cajones de brea, 128 barriles de pólvora	28-12-1797
Juan Camus	8 cajones de brea, 4 barriles de alquitrán, 56 barriles de pólvora	30-12-1797
Victoriano Reyes	2 cajones de brea, 11 barriles de alquitrán, 16 barriles de pólvora	2-1-1798
Pedro Villar	200 pistolas	9-1-1798
Nota: la fecha indicada refiere a la llegada a Mendoza, salvo en el caso de Pedro Villar que es el día de su salida de Santiago de Chile		

Fuente: Informe de Nicolás Moreno, teniente de visitador del Resguardo de Mendoza, dirigido a los ministros de la Real Hacienda; conjunto de nueve documentos fechados en Mendoza, entre el 11 de diciembre de 1797 y el 2 de enero de 1798. AHM, Época Colonial, Sección Hacienda, Carpeta 91, Documento 28 fols. 10-18; Oficio del marqués de Avilés a José Francisco Amigorena, Santiago de Chile, 11 de enero de 1797. AHM, Época Colonial, Sección Gobierno, Carpeta 41, Documento 122, fols 1.

El transporte del armamento y las municiones a través de la cordillera no fue una tarea sencilla. En los estrechos senderos de alta montaña, los recipientes se golpeaban y a veces, se dañaban. Como resultado algunos barriles de pólvora sufrieron problemas. En efecto, al realizar el inventario de las cargas recibidas, Nicolás Moreno indicó que cinco barriles de pólvora habían llegado “graneando por las cabezas” y por tal motivo “necesitan nuevo reparo para seguir viaje”.¹¹ Una vez reunido el material en Mendoza y reparados los barriles de pólvora el 2 de enero de 1798 se fletaron 31 carretas y media, del tropero Melchor Videla, rumbo a Buenos Aires. Videla solicitó una tarifa especial, dado el riesgo que debía correr para el traslado del material estratégico; finalmente se le pagaron \$125 por carreta para la sección Mendoza-Buenos Aires. Dos meses después el armamento y las municiones fueron recibidos en los Reales Almacenes de Buenos Aires.¹²

El traslado del armamento y munición de guerra por parte de los arrieros tuvo un significado importante. Para los virreyes de América del Sur, y para el Ministro de la Real Hacienda de Chile, don José Santiago Portales, encargado de monitorear la operación, las

¹¹ Informe de Nicolás Moreno a los ministros de la Real Hacienda, Mendoza, 13 de diciembre de 1797. AHM, Época Colonial, Sección Hacienda, Carpeta 91, fols 11; Informe de Nicolás Moreno a los ministros de la Real Hacienda, Mendoza, 19 de diciembre de 1797; AHM, Época Colonial, Sección Hacienda, Carpeta 91, fols. 14; Informe de Nicolás Moreno a los ministros de la Real Hacienda, Mendoza, 30 de diciembre de 1797. AHM, Época Colonial, Sección Hacienda, Carpeta 91 fols. 17.

¹² Oficio de Félix de Casamayor y Antonio Carrasco a los ministros de la Real Hacienda de Mendoza, Buenos Aires, 7 de marzo de 1798. AHM, Época Colonial, Sección Hacienda, Carpeta 91, documento 122, fols 21-21 v.

personas más indicadas para cumplir esta tarea eran los arrieros, actores que, en la correspondencia oficial, eran mencionados con letra mayúscula (“Arrieros”).

El viaje de los arrieros a través de la Cordillera de los Andes con armamento y munición de guerra tuvo el significado de revelar la alta consideración y confianza que el gremio merecía ante las máximas autoridades del Imperio español en América. Téngase en cuenta que la cantidad de armas (1.500 espadas y 200 pares de pistolas) era suficiente para dotar a buena parte de la tropa veterana del Virreinato del Río de la Plata, integrada por 2.000 efectivos (Beberina 1992: 202). Y los 500 barriles de pólvora que se les confió a los arrieros eran casi equivalentes a las reservas que tenía la fortaleza de Montevideo, el mayor bastión de seguridad militar del Virreinato, lugar donde “existen en las bóvedas de la nueva fortificación 550 barriles de pólvora de buen servicio”.¹³ Además, este desplazamiento de material de guerra no se hacía como una rutinaria medida de tiempos de paz, sino cuando ya habían estallado las hostilidades entre los dos grandes imperios europeos de ese momento.

VII. ARRIEROS, TROPEROS Y MOVILIDAD SOCIAL

En el marco de las rígidas jerarquías sociales del Antiguo Régimen, la movilidad social era un proceso escasamente frecuente. Las principales avenidas de ascenso social (universidades, fuerzas armadas, clero) estaban reservadas, especialmente, para las familias de las élites. Los sectores populares encontraban serios obstáculos para ingresar en esas corporaciones. Sin embargo, el oficio de arriero o tropero ofrecía oportunidades muy atractivas. Allí sí podían entrar hijos ilegítimos, pobres, mestizos u otros grupos subalternos, pues no se exigía limpieza de sangre ni mayores privilegios para iniciarse en la actividad. En los primeros años, el joven arriero se incorporaba en calidad de “marucho” y realizaba las tareas más sencillas y modestas. Con el tiempo, aprendía las rutas, los usos y costumbres; adquiría el oficio del arriero o tropero; incrementaba su capital cultural. Y poco a poco se ponía en condiciones de independizarse de sus empleadores y abrir su propio emprendimiento. Lo más importante era su credibilidad. El arriero debía esmerarse en cuidar su prestigio de empresario responsable y creíble. Sobre esta base podía conseguir cada vez, más cargas para transportar por cuenta de terceros o, directamente, productos en consignación para comercializar por cuenta propia. Por este camino, de transportista evolucionaba a comerciante.

Un indicador importante de la movilidad social lograda a través de la arriería puede reflejarse en el acceso a otros bienes. De acuerdo al censo de La Serena de 1738, del total de 20 arrieros que vivían en esta ciudad, más de la mitad de ellos poseían bienes raíces en el centro de la ciudad: tres poseían un cuarto de solar; uno tenía medio solar; y seis

¹³ Informe de Francisco de Orduña, Montevideo, 31 de diciembre de 1808. Reproducido en: Beberina (1992): 400-401.

arrieros poseían un solar completo. Entre los veinte tenían 476 mulas, unas 25 cada uno en promedio; las mismas estaban repartidas bastante equitativamente (todos salvo cinco tenían entre 10 y 30 mulas). Además, varios de estos arrieros poseían joyas de plata labrada; uno era propietario de un negro esclavo, y un tercero poseía una tienda (Cavieres y Cortés 1992).

Los bienes del arriero Juan de Godoy y Zúñiga son un reflejo también de las posibilidades de ascenso social que se abrían para los arrieros. Al redactar su testamento, don Juan declaró por sus bienes tanto las pías de mulas y equipo que usaba para realizar su oficio, como propiedades raíces y un refinado ajuar criollo. En primer lugar, este arriero declaró su bien máspreciado: “67 mulas mansas de carga y de silla que se hallan en esta ciudad; y 19 más de la Hacienda que se hallan en Tupungato a cargo de Fernando Parra; y 43 aparejos aviados”. Además de poseer propiedades en Mendoza, don Juan tenía bienes en Santiago. Su testamento da cuenta de “los bienes míos que se halla en la ciudad de Santiago de Chile: la casa en que actualmente vivo con lo edificado y plantado que hay en ella”; también poseía “un pedazo de solar que se halla en la calle del Carmen que se compone de 16 varas de frente y 20 de fondo”.¹⁴ Nótese que, además de su casa, don Juan poseía un terreno ubicado en pleno centro de Santiago, lo cual demuestra su alto valor. Por otra parte, en un contexto de plena vigencia de la esclavitud, a diferencia de lo que sucedía con los terratenientes, Godoy tenía sólo una persona en esta situación: “una negra nombrada María”. También poseía herramientas y utensilios valiosos como “dos azadones, una barreta, un hacha, dos pailas de cobre”. En cuanto a los objetos de uso personal, el arriero Godoy poseía un refinado conjunto de bienes, incluyendo “una fuente de plata con seis platos y cinco cucharas, dos candeleros de plata; unas espuelas de plata y el avío de montar; un mate con su bombilla de plata guarnecido; otro mate forrado todo en plata con su bombilla y salvilla de los mismo que se halla en la ciudad de Santiago de Chile”.¹⁵ Volviendo a Atahualpa Yupanqui, el arriero Godoy debía enfrentar el extenuante viaje entre las sendas del cerro, el frío del viento y las piedras brillantes; pero transitaba por allí con toda la elegancia de las espuelas de plata y reconfortaba su cuerpo con unos sabrosos mates bien cebados para degustar en bombilla de plata.

La movilidad del arriero tuvo, además, un profundo efecto cultural en la región porque aportó al proceso de construcción de un ethos capitalista. En sociedades provincianas, donde la mayoría de los habitantes carecían de posibilidades de acceso a la información, los arrieros actuaron como un medio constante de circulación de ideas y noticias y, en muchos casos, de estímulo y provocación. Este fenómeno no ha sido estudiado hasta el momento por los historiadores, pero sí fue detectado por la literatura. Juan Draghi Lucero ha apelado a la imagen de los relatos de arrieros en los fogones, como estímulo para los

¹⁴ Testamento de Juan de Godoy Zúñiga, Mendoza, 1763. AHM, Protocolo de Escribanos n° 73 fols. 228.

¹⁵ Testamento de Juan de Godoy Zúñiga, Mendoza, 1763. AHM, Protocolo de Escribanos n° 73 fols. 228.

jóvenes de la región. En uno de sus cuentos, titulado “El cuerpo sin alma”, el autor presenta la siguiente escena:

Fue pirquinero el mocito y trabó relación con gente de arria y los carreteros que llevaban el metal a los llanos. De noche iba al fogón de ellos y se embelesaba oyéndoles contar sus muchas peripecias. Oyó hablar de las penurias del marucho y supo del sufrido viajar de los arrieros por esas pampas infinitas. Tanto le dijeron del mundo y sus floridas novedades que, apenas cumplidos los dieciséis años, quiso salir a rodar tierras (Lucero 1940: p 17).

Los relatos de arrieros fueron el punto de partida, al agente que planteó inquietudes en la conciencia de un joven sedentario que posteriormente realizaría viajes y una vida sumamente activa y compleja. Este recurso aparece también en otros cuentos, como por ejemplo en “El negro triángulo”, en el cual se presenta una escena muy parecida:

El hijo soñaba con ser mocito y ganarse a hombre. De noche escuchaba, conteniendo el aliento, los cuentos de los arrieros y carreteros, y así se fue informando del mando y sus desavenencias. La sed de rodar tierras le comenzó a trabajar el pecho y hasta forjaba aventuras de hombre resuelto y sin miedo (Lucero 1940: p 51).

VIII. CONCLUSIÓN

Arrieros y troperos fueron sujetos históricos de singular importancia en la historia económica, social y cultural del Cono Sur. Habitaron territorios periféricos, hostiles y desiertos, como las cordilleras y las pampas. Afrontaron peligros naturales y culturales. Practicaron un oficio sacrificado y riesgoso. Pero, por este camino, transitron trayectorias vitales intensas, plenas de libertad y muy diferentes. A golpe de sus propias pisadas, construyeron el camino al prestigio y la movilidad social. Se caracterizaron por desarrollar la cultura del trabajo, la movilidad social, la integración territorial y la articulación de redes sociales y económicas.

Los escenarios de arrieros y troperos fueron espacios desérticos y marginales. Entre mediados del siglo XVI y mediados del XIX, la cordillera y las pampas estaban virtualmente deshabitadas. Durante más de 200 años, no había asentamientos estables en los casi 400 Km. que separaban Mendoza de Santiago. Hacia fines del siglo XVIII se fundaron las ciudades de Santa Rosa de los Andes y San José de Maipú, precisamente, para brindar apoyo a los arrieros que salían de la cordillera de los Andes. Aun así, la travesía de la cordillera representaba grandes riesgos debido a la ausencia de caminos y los imprevistos problemas que podían generar el frío y la nieve. Las condiciones no eran tan rigurosas en

el camino de las pampas, pero también allí era complicado el acceso al agua y el eventual peligro de los malones indígenas o los ataques de salteadores.

Los arrieros y troperos elegían un estilo de vida con menor seguridad y mayor libertad. En efecto, su labor profesional se desenvolvía, en buena medida, lejos de las ciudades que tenían pautas relativamente altas de seguridad. Optaban por aventurarse por territorios desiertos, llenos de peligros e imprevistos, ya en los acantilados de la cordillera de los Andes, ya en la soledad de las pampas. Ellos sabían que, de un momento a otro, podían ser agredidos, tanto por los elementos de la naturaleza (derrumbes, avalanchas, tormentas, viento blanco) como por salteadores y ladrones. Ante estas eventualidades, arrieros y troperos sabían que no podían esperar ayuda de nadie: no había infraestructura de servicios en esas rutas, salvo en algunos puntos muy acotados, cuya capacidad de auxilio era mínima, casi despreciable. En algunos casos, como en Río IV, la presencia del Estado significaba más un problema que una solución, debido a las fuertes pautas de corrupción de los guardias. Por lo tanto, en caso de peligro, los arrieros y troperos sólo podían esperar la ayuda de sus pares, de sus amigos y redes de solidaridad que pudieran construir entre ellos mismos.

Junto con la menor seguridad, los caminos de la cordillera y las pampas significaban, también, mayor libertad. El brazo de la autoridad de los clérigos y autoridades civiles y militares del Antiguo Régimen, perdía su fuerza a medida que los arrieros y troperos se alejaban de las ciudades. Y ellos sabían disfrutar de esa libertad, para vivir sus vidas a su propio ritmo. Se sentían más dueños de sus vidas, y tomaban decisiones menos condicionados por los poderes tradicionales. Esa libertad la usaban para cultivar lazos de amistad, erotismo y amor con las personas que juzgaban oportuno. Con frecuencia, los arrieros y troperos se ausentaban de sus bases de operaciones durante periodos muy largos. Además del tiempo de viaje, necesitaban permanecer en los lugares de venta de sus productos para manejar sus negocios; a ello se suma el periódico cierre de la cordillera debido a la nieve. En este contexto, varios arrieros y troperos tenían la oportunidad de anudar relaciones eróticas paralelas, en distintas ciudades, lo cual se reflejó con claridad en el folclore, los relatos literarios y la música popular.

Desde el punto de vista de la cultura del trabajo, arrieros y troperos se distinguieron de otros actores sociales latinoamericanos, más cercanos a la cultura de la renta que se irradiaba a partir de los grandes latifundios y las oligarquías terratenientes, como ocurría en las zonas de la pampa húmeda rioplatense, entre otras. A diferencia de esos grupos, arrieros y troperos configuraron una dinámica fuerza integradora de actividades económicas, sociales y culturales.

En cuanto a la movilidad social, es preciso advertir que el oficio de arriero y de tropero, generó amplias posibilidades para el ascenso. Muchas veces, los grupos ingresaban

a estos oficios desde orígenes oscuros, sin antecedentes de mayor brillo, fortuna ni influencia social. Sin embargo, después de dedicar su vida a esta actividad, arrieros y troperos podían generar posiciones económicas relevantes, con reconocimiento y prestigio social. Llama la atención el uso del “don” para denominar a muchos arrieros, lo cual denota el reconocimiento social que alcanzaron. En esa misma dirección, se notó el reconocimiento que las máximas autoridades de América del Sur hicieron a los arrieros y troperos, en oportunidad de la guerra inter imperial entre España e Inglaterra. Cuando los virreyes del Perú y del Plata debieron resolver el problema de transportar armas y municiones de guerra de Lima a Buenos Aires, no dudaron en confiar tan delicada tarea, a los arrieros y troperos. A los ojos de las autoridades, ellos eran actores sociales suficientemente confiables como para poner en sus manos, materiales estratégicos de los cuales dependía la seguridad del Imperio.

Paralelamente, es conveniente señalar que el oficio de arrieros y troperos hizo de Cuyo y en el Valle del Aconcagua, espacios de encuentro permanente de actores sociales de distintos lugares del Cono Sur. Especialmente se rozaban allí los gauchos de las pampas y los huasos chilenos, actores que interactuaban entre ellos y con la población local, la cual se vio constantemente estimulada por estos movedizos actores del sector transporte. La animación que los arrieros aportaron a las ciudades por donde viajaban fue un aporte decisivo en la promoción de un ethos capitalista y una cultura proto burguesa en la región.

REFERENCIAS

- Assuncao, Fernando O. 1999. *Historia del gaucho. Ser y quehacer*. Buenos Aires: Claridad.
- Barrera, Arturo. 2001. *Allá abajo volaban los cóndores*, Mendoza: edición de autor.
- Beverina, Juan. 1992. *El Virreinato de las Provincias del Río de la Plata. Su organización militar*. Buenos Aires: Círculo Militar.
- Borello, Rodolfo. 2000. *La poesía gauchesca. Una perspectiva diferente*. Mendoza: EDIUNC.
- Caldclught, Alejandro. 1955. “Viaje a Chile en 1819, 1820 y 1821” en *Viajeros en Chile 1817-1847, varios autores*. Santiago: Editorial del Pacífico.
- Cardemil, Alberto. 2000. *El huaso chileno*. Santiago: Andrés Bello.
- Carretero, Andrés M. 2002. *El gaucho argentino, pasado y presente*. Buenos Aires: Sudamericana.
- Cavieres, Eduardo y Hernán Cortés. 1992. “Historia regional y estructuras socioeconómicas tradicionales: la sociedad agrícola minera de La Serena en el siglo XVIII”. Pp. 81-126 en *El agro colonial*, editado por Marcela Orellana Muermann y Juan Guillermo Muñoz Correa, Santiago: Universidad de Santiago de Chile.

Concolorcorvo. 1908 (1774). *El lazarillo de ciegos caminantes desde Buenos Aires hasta Lima, 1773*. Buenos Aires: Compañía Sudamericana de Billetes de Banco.

Coni, Emilio. 1986 (1945). *El gaucho: Argentina-Brasil-Uruguay*. Buenos Aires: Solar.

Cubillos Meza, Adela Ivonne. 1992. *Comercio y sociedad en los orígenes de la villa Santa Rosa de los Andes 1785-1824*. Los Andes: Junta de Adelanto de Los Andes.

Danero, E. 1965 (1950). *Antología gaucha. Poesía*. 3r ed. Santa Fe: Editorial Castellvi.

De Paoli, Pedro. 1949 (1944). *Trayectoria del gaucho*. 2d ed. Buenos Aires: Ceibo.

Doñán, Juan José. 2000. "Por mi raza hablará Jorge Negrete". *Artes de México* XLVII (50): 62-9.

Echaíz, René León. 1971 (1954). *Interpretación histórica del huaso chileno*. 3r ed. Buenos Aires / Santiago: Francisco de Aguirre.

Estrada, Santiago. 1872. *Apuntes de viaje. Del Plata a los Andes. Del mar Pacífico al mar Atlántico*. Santiago: Imprenta del Ferrocarril.

Fernández Latour de Botas, Olga. 1998. "Apuntes sobre 'troperismo', arrieraje y sus equivalentes en el folklore y en la literatura de la Argentina". *Investigaciones y Ensayos* 48: 153-64.

Haenke, Tadeo. 1943 (1890). *Viaje por el Virreinato del Río de la Plata*. Buenos Aires: Emecé editores.

Harvey, Robert. 2002. *Los libertadores. La lucha por la independencia de América Latina (1810-1830)*. Barcelona: Océano.

Imbert, Julio. 1999. *La mejor poesía gauchesca (Antología rioplatense)*. Buenos Aires: Ameghino Ediciones.

Inclán, Luis. 2006 (1865). *Astucia: El jefe de los hermanos de la hoja o los charros contrabandistas de la rama. Novela histórica de costumbres mexicanas con episodios originales*. México: Porrúa.

Islas Escárcega, Leovigildo. 1967. "Síntesis histórica de la charrería". *Artes de México* XIV (99): 13-23.

Islas Escárcega, Leovigildo y Rodolfo García Bravo y Olivera. 1969. *Diccionario y refranero charro*. México: Ediciones Charras.

Lacoste, Pablo. 2003. "Cárcel y oscuridad para la mujer humana; oro y honores para la mujer divina. Triangulo amoroso religioso en el Reino de Chile (siglo XVIII)". *Colonial Latin American Historical Review* 12 (4): 447-78.

-----, 2005a. "Carretas y transporte terrestre bioceánico" *Estudios Iberoamericanos* XXXI (1): 7-34.

-----, 2005b. "El tropero y el origen de la burguesía en el Cono Sur (Mendoza, siglo XVIII)" *Estudios Iberoamericanos* XXXI (2): 177-205.

-----, 2008. "El Arriero y el transporte terrestre en el Cono Sur: Mendoza, 1780-1800". *Revista de Indias* LXVIII (244): 35-68.

Lago, Tomás. 1999. *El huaso*. Santiago: Editorial Sudamericana.

Latchman, Ricardo, Ernesto Montenegro y Manuel Vega. 1956. *El criollismo*. Santiago: Editorial Universitaria.

Lorenzo, Santiago. 1992. "Las estancias de Puchacay, según un catastro predial del año 1779". Pp. 21-38 en *El agro colonial*, editado por Marcela Orellana Muermann y Juan Guillermo Muñoz Correa, Santiago: Universidad de Santiago de Chile.

Lucero, Juan Draghi. 2001 (1940). *Las mil y una noches argentinas*. Buenos Aires: Colihue.

Marcó, Mariano. 1998. *Quién era quién en Mendoza. Índice de los testamentos en actuaciones notariales*. Tomo I, 1561-1810. Mendoza: edición de autor.

Martínez, Pedro Santos. 2000 (1961). *Historia Económica de Mendoza durante el virreinato 1776-1810*. Buenos Aires: Ciudad Argentina.

Martos, Miguel. 1928. *Cuentos Andinos*. Buenos Aires.

Mayer, Arnold. 1944 (1851). *Del Plata a los Andes. Viaje histórico-pintoresco a través de la República Argentina en la época de Rosas*. Buenos Aires: Huarpes.

Mitre, Bartolomé. 1950. *Historia de San Martín*. Buenos Aires: Peuser.

Museo del Oro. 1999. *Arrieros y colonización. Antioquia y Viejo Caldas, 1850-1930*. Bogotá: Museo del Oro / Banco República.

Molina, Raúl. 1965. "Origen del Don". En: *Boletín de la Academia Nacional de la Historia* XXXVII: 298.

Pacheco Silva, Arnoldo. 1992. "La economía en una sociedad tradicional: propiedad rural Concepción siglo XVIII". Pp. 39-54 en *El agro colonial*, editado por Marcela Orellana Muermann y Juan Guillermo Muñoz Correa, Santiago: Universidad de Santiago de Chile.

Proctor, Robert. 1920 (1825). *Narraciones del Viaje por la Cordillera de los Andes y residencia en Lima y otras partes del Perú en los años 1823 y 1824*. Buenos Aires: Vaccaro.

Santa, Eduardo. 196. *Arrieros y fundadores*. Bogotá: Cosmos.

Sarmiento, Domingo Faustino. 2001. *Conflicto y armonías de las razas en América. Segunda Parte póstuma*. Tomo XXXVIII. Obras Completas. Buenos Aires: Universidad Nacional de la Matanza.

Serrera, Ramón María. 1999. *Tráfico terrestre y red vial en las Indias españolas*. 3r ed. Barcelona/Madrid: Lunwerg Editores.