



Universum. Revista de Humanidades y  
Ciencias Sociales

ISSN: 0716-498X

universu@utalca.cl

Universidad de Talca  
Chile

Barra Pezó, Bruno

Arriero en el partido del Maule (1700-1750)

Universum. Revista de Humanidades y Ciencias Sociales, vol. 1, núm. 21, 2006, pp. 1-25

Universidad de Talca

Talca, Chile

Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=65027761017>

- 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

## **RESUMEN**

El siguiente artículo aborda la temática de los arrieros del siglo XVIII en el reino de Chile, y en especial el Partido del Maule. Se delinea un marco referencial constituido por la dinámica económica del transporte colonial en América. Particularmente las rutas que cruzaban el valle central para unir Santiago y Concepción, así como la conexión de las distintas haciendas y estancias. El trabajo consiste en relevar y tratar testamentos relevados a través de metodologías estadístico-descriptivas que permitan alcanzar visiones holísticas de la composición patrimonial ganadera. A partir de ahí, se detectaron tipologías de actores económicos en dos situaciones decisivas: grandes productores con ninguna capacidad de transporte y sujetos con gran capacidad de transporte sin ninguna capacidad productiva. De esa manera se establece la necesidad del transporte como actividad económica autónoma en el corregimiento, es decir, la necesidad de la existencia del oficio de arriero, tal como ocurrió en toda América colonial. Luego se buscó identificar a los actores con mayor capacidad de transporte estableciendo una tipología de arrieros en: grandes, pequeños y domésticos. Se describen las composiciones patrimoniales ganaderas de los distintos grupos. También se analiza su incidencia en el patrimonio del corregimiento aproximando la hipótesis de su rol decisivo en cuanto a formar una protoburguesía regional.

### **Palabras claves:**

Transporte - Rutas - Arrieros - Mulas - Protoburguesía.

## **ABSTRACT**

This article talks about the mule driver of XVIII century in Chile kingdom, and especially at the Maule region. It draws a referential framework set up by the economic dynamic of the colonial transport in America. Particularly the route that passes through the central valley joins to Santiago and Concepción, as well as the connection of the different farms. The work consist in analyze compiled testaments through descriptive-statitistic methodology that let reach up a holistic vision of the cattle breeding fortune composition. From here it was detected different typologies of economic subjects in two decisive situations: big producers with no capability of transport and subjects with a great capability of transports with no productive capability. So it establishes the needing of transport as an autonomy economic capability at the zone, that is, the needing of the existence of the mule driver work, as well as it happened at the entire American colony. Then it searched to identify the subjects with a large capability of transport establishing a typology in big, small and domestic mule drivers. It describes the cattle breeding fortune composition of the different groups. Also it analyzes its incidence in the fortune of the zone approaching the hypothesis of its decisive role as soon as forming an incipient regional bourgeoisie.

### **Key words:**

Transport - routes - Mule drivers - Mules- Incipient bourgeoisie

## **Arriero en el partido del Maule (1700 - 1750)**

**Bruno Barra Pezón (\*)**

En el reino de Chile al igual que las demás colonias hispanoamericanas, crecían y se desarrollaban polos económicos asentados en ciudades, junto con haciendas y estancias diseminadas en los campos y pampas. Tres centros eran neurálgicos para este reino en dicha época: la provincia de Cuyo en el oriente de la cordillera de los Andes; Santiago (la capital del reino), ubicada a la altura de Mendoza en el lado occidental de los Andes y finalmente Concepción (capital militar desde donde se combatía a los pueblos indígenas) situada a 500 km al sur de Santiago en la ribera norte del río Bío-Bío.

Estos polos fueron las ciudades donde descansaban las instituciones del imperio, las guarniciones militares, los súbditos que poblaban el nuevo mundo. De esa manera surgían villas, mercados, talleres, comercios, tiendas, pulperías, bodegas, iglesias, en definitiva las ciudades. Grandes ciudades unidas entre sí por pequeñas villas y pueblos establecidos a cortas distancias. Sin embargo, unir estas ciudades y mantener conectado el reino y sus habitantes, constituyó uno de los desafíos de mayor envergadura en la historia americana y mundial. La extensión de América con sus montañas, selvas y pampas era una proeza que en la historia humana solo se había visto en las rutas del lejano oriente.

---

\* Sociólogo. Ayudante en el Instituto de Estudios Humanísticos en la Universidad de Talca.

Artículo recibido el 14 de diciembre de 2005. Aceptado por el Comité Editorial el 26 de enero de 2006

Correo electrónico: brunobarrapezo@yahoo.es

Como consecuencia de esto, el transporte fue un factor geopolítico de vital importancia. Hubo muchas rutas de transporte en América colonial que se mantuvieron hasta la construcción de los ferrocarriles durante el siglo XIX. En el reino de Chile hubo entre otras más, dos importantes rutas: La ruta de los Andes, consistente en el cruce del macizo montañoso conectando Santiago y Mendoza. Y la ruta del Valle Central, destinada a conectar Santiago con Concepción. Alternativamente, pero con menos importancia, se fueron descubriendo y utilizando nuevos cruces cordilleranos al sur y norte de Santiago, pero estos eran menos usados por ser más inseguros y vulnerables a los ataques indígenas de maloquero <sup>1</sup>.

Los actores que desarrollaron el transporte terrestre americano fueron los "troperos" y "arrieros". Los primeros desarrollaban el transporte en carretas. Los segundos lo hacían en mulas. Naturalmente el espacio propicio para los troperos fueron las grandes pampas abiertas y en el caso de los arrieros fueron los lugares por donde las carretas no podían circular debido a la dificultad geográfica. Las dos rutas importantes del interior del reino de Chile que describimos anteriormente (Los Andes y Chile Cisandino o Central), necesitaron del "arriero" para enfrentar el desafío del transporte. En la ciudad de Mendoza en el siglo XVIII existía una capacidad de 10.000 cargas de mulas capaces de desplazar 1.500 toneladas hacia y desde Santiago o el Alto Perú. Anteriores trabajos han identificado a estos actores del transporte - los arrieros - detectando la importancia que tuvieron en el desarrollo de las economías regionales, pues posibilitaron el comercio y el surgimiento de fortunas que asentaron protoburguesías locales *"...Hombres recios que atravesaban la cordillera más alta del mundo fuera de Asia, vadeaban ríos, surcaban desoladas pampas y hondas quebradas, llegaban a Mendoza agotados, exhaustos, lo mismo que sus animales. La capital cuyana debía, entonces, desplegar una amplia red de servicios, lo cual incluía pulperías, almacenes, posadas, tabernas, pasturas para mulas y bueyes, carpinteros para construir y reparar carretas, herreros para poner herraduras al ganado y las mulas, entre otras actividades..."*<sup>2</sup>. Detallada información de esto se encuentra en este citado artículo de Lacoste.

Impactante son los testimonios y crónicas de viajeros primerizos que cruzaron la ruta de los Andes, como este del siglo XVII del jesuita napolitano Antonio María Fanelli *"...las montañas por ser demasiado altas están todo el año cubiertas de nieve y por solo cuatro meses del verano dejan el paso libre a los viajeros, y todo el resto del año tienen con las susodichas nieves y hielos cerrada la puerta de Mendoza para Chile. Este viaje se hace en pocos días pero yo de buenas ganas haría un viaje de muchas leguas, sea por mar o por tierra, para no pasar la cordillera de estas montañas, así llamada por los españoles, que no solo es penosa sino también muy peligrosa, con riesgo de perder la vida; tanto que no pasa un año en el que no suceda una desgracia."*<sup>3</sup>. Otro relato de Alonso Carrió de la Vandra es interesante: *"...desde Mendoza a Santiago de Chile se regulan cien leguas y aunque en aquella ciudad (Mendoza) hay maestros de postas, se debe reputar como un arriero común de los del reino de Chile, y solamente pagándole remudas se puede hacer*

el viaje, sin embargo, de las arriesgadas y penosas laderas en cuatro días con pocas y livianas cargas.<sup>4</sup>" Otro relato del cosmógrafo Cosme Bueno: "...Por esta provincia (Aconcagua) pasa el camino real por donde se transita la cordillera para Mendoza. Es áspero y peligroso por las muchas laderas y cuchillas de los cerros que caen al río. La senda es angosta en muchas partes en que ha sido preciso abrirla a pico. Si en ellas se atropan las mulas al pasarlas, se precipitan al río, como ha sucedido muchas veces. Se pasan cargas desde noviembre hasta abril o parte de mayo. De pocos años a esta parte se ha fabricado de cal y ladrillo unas garitas algo espaciosas que aquí llaman casuchas a uno y otro lado de la cordillera."<sup>5</sup> Otro testimonio muy gráfico es el del médico y naturalista Bohemio Tadeo Hanke quien cruzó los Andes en 1789: "...llevan los arrieros una mula o yegua que sirve de guía a las demás y la llaman madrina. Le ponen un cencerro o campanilla al 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 las bestias les tapan la cabeza con un poncho y se están quietas"<sup>6</sup> Z.

En cuanto a profundizar el conocimiento sobre el "arriero", existe información detallada sobre el desempeño de la arriería en el virreinato de Nueva España (actual México), que probablemente - salvo pequeños - matices recoge prácticas que también se llevaron a cabo en el reino de Chile y el corregimiento del Maule, debido a la homogeneidad cultural de América colonial. Se distinguía en Nueva España entre gran arriería de altura que circulaba en grandes recuas de mulas por extensas rutas y pequeña arriería cuya finalidad era solamente unir pueblos entre sí. El oficio era desempeñado tanto por dueños de mulas, como por peones y esclavos y el sistema de pago era por salario o por reparto. Así también en Perú se hacía arriería en gran escala y pequeña "...el transporte por este medio se hacía con el empleo de 50 o más acémilas agrupadas en recuas. Cada grupo de 10 mulas, dentro de la recua, era asignado al cuidado de dos personas: a estos grupos de decenas de bestias se les denominaba piaras. Detrás de la tropilla o recua iban las mulas libres, en igual número al de las cargadas para recambiarlas en el trayecto."<sup>8</sup>

Aquí nos merece mencionar aparte a la "mula". Este animal, que al igual que el arriero ha sido invisibilizado por el huaso chileno y el gaucho argentino, ha sido invisibilizado en cierta forma por el garbo y belleza del caballo. Los generales del ejército libertador cruzaron los Andes en mulas debido a que es más segura en terrenos escarpados, sin embargo, famosas y épicas pinturas los consagran en briosos corceles por los riscos andinos<sup>9</sup>. Existe también mucho desconocimiento popular sobre la mula, creyéndosela enajenada y loca, hasta hoy en día por las comunidades de arrieros, sin saber que en realidad posee un alto grado de percepción del peligro, superior al caballo, lo que la hace reaccionar inquieta regularmente. "Si la Mula no existiera habría habido que inventarla (Bajault)", sin ella no hubiera sido posible unir y poblar América, tal como lo dijimos en

relación al arriero y el transporte. "...El ganado mular combina la longevidad, la sagacidad, la paciencia y la temeridad del asno con la mayor alzada y velocidad del caballo. La inteligencia de la mula supera a la del caballo y es casi igual que la del asno; resiste mejor que aquel un trabajo duro y prolongado; precisa menos alimento y exige menos calidad; su etapa vital de utilidad comienza antes y termina después que en la especie equina; por lo general, come únicamente lo necesario; suele tener pocos accidentes, es sobria, soporta el hambre y las sequías y todo tipo de privaciones; resiste los climas cálidos y soporta los cambios de temperatura: padece pocas enfermedades, es lenta en el proceso de fatiga; se adapta a los cambios de altitud; sirve como bestia de carga, de tiro y de montura; su historia manifiesta que ha prestado servicios irremplazables en la minería, en el transporte, en los ejércitos, en la paz, en la guerra, en las faenas agrícolas, en las montañas, en las estepas, en los desiertos; su paso es más vivo que el del buey; no requiere descansos frecuentes como el caballo, y no interrumpe su periodo de utilidad por gestación dada su esterilidad<sup>10</sup>". Sería legítimo preguntarnos ¿se puede pedir algo más?.

Pero bien, regresemos a la importancia de la existencia de información y trabajos existentes sobre la arriería en Nueva España pues de ellos debemos rescatar dos elementos. Primero, se enfatiza la importancia de las rutas medianas o menores, que se distinguen de las grandes rutas transoceánicas. Esto es fundamental, para nuestro estudio pues las rutas de Chile Cisandino que unían el Valle Central corresponden a rutas de ese tipo. "...Por lo demás y con independencia de los grandes trenes de mulas que transitaban por las principales arterias viales del territorio indiano, no menos importante fue la función que desempeñó la arriería a nivel local y comarcal en el seno de las comunidades indígenas del nuevo mundo. Desde el punto de vista de las distancias y del volumen de las transacciones no admite, por supuesto comparación con las grandes rutas continentales. Pero brinda unas facetas realmente nuevas a la hora de comprender los mecanismos de integración comercial de estas mismas poblaciones dentro de sus comarcas circundantes y en general dentro de cada economía regional<sup>11</sup>". Lo segundo, es el rescate de un "Reglamento de arrieros" de fines del siglo XVII. Esto es muy importante pues la arriería fue una actividad de regulación consuetudinaria donde la repetición de prácticas constantemente fue estableciendo normas y costumbres. En general puede observarse que se trataba de evitar abusos por parte de los arrieros quienes podían en las soledades de las rutas, alterar las cargas y perjudicar a los dueños de ellas. "...Artículo 3º: Que por cuanto regularmente no se expresa en los conocimientos que otorgan los arrieros el término preciso en que estos deben entregar la carga, contentándose con la expresión vaga de el término regular; lo que da lugar a arbitrarias interpretaciones en que confían los arrieros para hacer las paradas y dilaciones que les conviene, en grave perjuicio de los dueños de la carga, se señala por término perentorio el de sesenta días a los arrieros de Veracruz, el de treinta a los de México, y el de veinte a los de Querétaro....<sup>12</sup>". "...Artículo 4º: Que si ocurriese robo del todo o parte de la carga, sean

obligados los arrieros a justificar del modo más solemne que pararon en el paraje acostumbrado, que traen la gente necesaria, armas y perros, y que han hecho defensa cuanta les ha sido posible de su parte para evitar el robo; y no justificándolo así, serán responsables y deberán pagar a costo principal y gastos el valor de los efectos robados a sus dueños". Interesante también la referencia al transporte de vinos y licores del artículo 8° "...En la entrega y recibo de los barriles de aguardiente, vino, vinagre y mistelas, se observará el método y reglas siguientes: Si el arriero recibiere en Veracruz los barriles llenos hasta la boca (lo cual expresará en los conocimientos), deberá entregarlos aquí marchantes: esto es: que introduciendo por la boca el dedo pulgar de un hombre regular cubra el licor la mitad de la uña. También deberá entregar el arriero el aguardiente de la calidad o prueba que lo recibió y conste del conocimiento; esto es, refino, prueba de aceite, de holanda o común: y para averiguar si hay o no diferencia, se usará del agua del pozo por medio de peritos inteligentes; y se previene que un barril de aguardiente cuya prueba baje diez por ciento de la que recibió, debe regularse en seis pesos, y esto servirá de regla para los demás casos que ocurran."

Ahora, que vamos delineando el perfil histórico de este personaje, podemos acercarnos al reino de Chile. Como ya dijimos, en Chile cisandino o central al igual que los Andes fue casi imposible el uso de carretas. En este caso, aunque no hay macizos cordilleranos, es un territorio cruzado por ríos anchos y rápidos que surgen cada 50 kilómetros. De manera que así como en la ruta Santiago-Mendoza el arriero fue el señor del transporte, lo mismo aconteció en Chile central. En este contexto, este trabajo intenta ser una primera aproximación a este "arriero", especialmente en la zona del Maule. Este arriero debió asumir la responsabilidad y el negocio de llevar en los lomos de sus mulas, el charqui, cueros, sebos, trigo, harina y el vino del reino de Chile. El transporte del vino colonial lo hizo este rudo, experto y sacrificado personaje que ha sido invisibilizado en nuestra historia, por el "Huaso" dueño de la estancia y la hacienda.

En el Partido del Maule, primero surgieron las haciendas y estancias, las que dieron paso durante el siglo XVIII a los centros urbanos. En este proceso ejerce una gran influencia el factor económico consistente en el surgimiento de grandes fortunas maulinas. Como resultado de este estudio hemos detectado gigantescos ganaderos y arrieros que naturalmente constituyeron una protoburguesía regional. Desde ellas emergió la sociedad local, la aristocracia criolla que más tarde llevará a cabo la Independencia de Chile.

Son tres las actividades económicas más importantes que se llevaban a cabo en el Maule colonial. La producción de trigo, la ganadería y la viticultura. Esta última es estudiada por Lacoste y en relación con ello buscamos descubrir y contribuir a definir más claramente el personaje histórico que tuvo la función de hacer llegar el vino desde las bodegas hasta los diferentes mercados. De la viña a la mesa de la colonia, el arriero cargó el vino en sus mulas por largas distancias y jornadas de trabajo.<sup>13</sup>

En la búsqueda de este arriero maulino hemos dado pasos lógicos y sistemáticos de parcelación de los datos existentes. Lo primero ha sido relevar y sistematizar trabajos relevados de fuentes directas. 180 testamentos de la zona del Maule correspondientes al siglo XVIII (1700-1750)<sup>14</sup>. Estos datos dispersos han sido sistematizados en programas estadísticos, tabulados y tratados, y a partir de ello se estableció el potencial ganadero y de transporte de la zona y las relaciones entre los diferentes bienes encontrados. A partir de estos ganaderos hemos, desagregado aquellos que poseían grandes crianzas de mulas y por ende una gran capacidad de transporte. Es decir que podemos considerarlos arrieros.

Una de las hipótesis de este trabajo es que aquellos ganaderos que poseían grandes recuas de mulas se dedicaban al transporte, teniendo la calidad de arrieros. La lógica, puede plantearnos que no necesariamente quien posea mulas sea un arriero de oficio, pues podría dedicarse solo a movilizar y transportar su producción propia. En relación a ello, identificamos estudios de casos particulares que se profundizarán a futuro, de ganaderos coloniales que en sus inventarios y testamentos figuran en dos tipologías: Estancieros poseedores de grandes recuas de mulas y caballos, con baja y casi mínima capacidad ganadera de producción de charqui y cuero (ganado bovino, ovino, caprino) y ausencia total de producción triguera y vitivinícola. Y por otra parte la existencia de estancieros quienes poseen considerables capacidades productivas ganaderas y vitivinícolas, con muy baja y a veces nula capacidad de carga. Por ende este cuadro nos muestra que existían las condiciones y la necesidad del oficio del transporte, es decir, las numerosas referencias de cronistas y de otros estudios al "arriero maulino" se condicen con la realidad histórica del reino.

El arriero maulino figura en múltiples referencias históricas de cronistas, no solo como vital en la estructura económica sino además como bravo y feroz, en un tiempo lleno de peligros y amenazas. La extensión geográfica y la poca población, hacían muy difícil la aplicación del orden y las leyes, debiendo convivir con asaltantes, ladrones e indígenas maloqueros. Dentro del patrimonio de estos arrieros la existencia de armas y los valores de cambio de éstas son muy decisivos acerca de la seguridad de esos tiempos. El promedio del precio de una espada era de 20 pesos, es decir, equivalente a 6 caballos. Igual valor tenía un peto metálico usado como armadura<sup>15</sup>. De manera que quienes se dedicaran a viajar, uniendo las estancias del Partido de Maule con las ciudades de Santiago y Concepción, enfrentaban una actividad económica arriesgada. ".....Se acerca otra tropa de Mulas. Los cueros hinchados que lleva son las famosas botellas de que nos hablan las Sagradas Escrituras; van llenas de los renombrados vinos de Concepción. Los jinetes que las traen no son iguales a otros que hemos visto. No usan el alto sombrero de Guayaquil ni los anchos calzones tan comunes más al norte; tampoco el gorro casi militar de la gente del sur. Son los maulinos; nombre dado a los que viven cerca del Maule o de sus afluentes. Son de aspecto algo rudo, y su fuerte voz y rostro encendido parecen



justificar la idea corriente de que los vinos que transportan los aguan bastante por el camino...."<sup>16</sup>, en un relato posterior al siglo XVIII, pero que permite mostrarnos una referencia certera del personaje que estamos investigando. Otros autores también hacen mención más explícita al carácter de estos "Arrieros maulinos", "....En verdad los maulinos eran diferentes a los otros huasos, emprendedores, avisados, maliciosos y era tal su fama en todas partes que, ante un ataque al fuerte de Arauco, por ejemplo (14 de enero de 1770), los indios se retiraron rápidamente ante un refuerzo que llegaba, creyendo equivocadamente que eran maulinos...."<sup>17</sup>

Siguiendo nuestro trabajo, estableceremos tres tipos de arrieros maulinos que podemos diferenciar en la época, basados en la capacidad de carga que poseían. Una mula tiene una capacidad promedio de sobre 100 kilos. Utiliza un sistema de "aperos", nombre dado a los enseres utilizados para atar las cargas a los costados del animal repartiendo el peso en forma equitativa. Aquellos arrieros que poseían más de 30 mulas, los llamaremos "Grandes Arrieros", a continuación los "Arrieros Pequeños" con capacidad intermedia entre 1000 y 2900 kilos, o sea 10 y 29 mulas. Finalmente existen "Arrieros muy Pequeños o de uso doméstico de las mulas", quienes poseen menos de 9 mulas y deben haber realizado transportes menores. Finalmente expondremos estudios de casos particulares a los que hicimos referencia como ganaderos de mulas y caballos solamente y productores sin capacidad de carga.

En total existían en el Partido del Maule 153.242 animales, desagregados en el cuadro I. Éste contiene los animales que tanto arrieros como no arrieros poseían en el Partido de Maule entre 1700 a 1750. Fueron incluidos los esclavos, debido a que formaban parte del capital invertido en las actividades económicas, así como por su alto precio. Puede observarse que casi el 50% de la inversión se concentra en ganado vacuno y un 5% en las mulas. Esta inversión en mulares aumentará en el caso de los arrieros que analizaremos a continuación. También puede observarse el alto precio de los esclavos, donde 81 personas representan el 12% del patrimonio contra 153.242 cabezas de ganado.

A partir de todo este grupo desagregamos los arrieros y no arrieros. Entre ambos grupos pueden observarse diferencias productivas, pues los Grandes y Pequeños Arrieros Maulinos que alcanzan el número de 61 entre los dos grupos, poseen 4 viñas, y los no arrieros que alcanzan el número de 98 personas, poseen 26 viñas. Claramente puede decirse que los arrieros no dependían exclusivamente de la producción de vino, pues estaban abocados a la crianza de ganado y el transporte de lo que en el Partido de Maule se producía. Tan solo el grupo de Grandes Arrieros que alcanza el número de 28 personas poseían un capital en ganado de 70.225 pesos, y el capital ganadero de los 98 no arrieros ascendía a 70.554 pesos. Es decir podemos comparar la situación del Maule con la que delineara Lacoste en relación a Mendoza, o sea, un arriero maulino que estructura una protoburguesía regional, pues los 28 Grandes Arrieros Maulinos poseen el 36% del patrimonio ganadero y de esclavos de la zona, aunque solo representan el 16% de la

población. La capacidad de carga total en el Maule era de 2781 mulares, equivalente a 278.100 kilos, suficiente para transportar la producción de vino que salía hacia Santiago y Concepción y traer de regreso otros insumos. El tiempo en poner una carga en dichos centros urbanos era de aproximadamente 1 semana, pues una mula con 100 kilos de carga se desplaza alrededor de 4 a 5 kilómetros por hora. Y el Partido del Maule se ubicaba equidistante a 250 km de ambos.

*Cuadro I: Animales y Esclavos del Partido de Maule 1700 - 1750*

Total de Ganado	% Ganado	Total Ganado	Valor c/u \$	Total \$	% \$
Vacas	9,58	14682	6	88092	45,62
Caballos	4,04	6198	6	37188	19,25
Mulas	1,81	2781	4	11124	5,76
Ovejas	57,07	87459	0,25	21864,75	11,32
Chivos	27,48	42122	0,25	10530,5	5,45
Esclavos		81	300	24300	12,58
<b>Totales</b>		<b>(ganado)153242</b>		<b>(ganado y esclavos) 193099,25</b>	<b>100</b>

Fuente: Testamentos e Inventarios de bienes del Partido del Maule (1700-1750). Archivo Nacional de Chile, Notariales y Judiciales de Talca.

Veamos a continuación tres grupos que hemos establecido a partir de los registros históricos. Los Grandes Arrieros Maulinos, los Pequeños Arrieros y los que hemos nombrado Arrieros Domésticos, todo en atención a la cantidad de mulas.

### **a) Grandes Arrieros Maulinos**

Hemos calificado como Grandes Arrieros Maulinos a aquellos que poseían más de 30 mulas, tal como señalamos. Esta cantidad puede transportar 3000 kilos lo que representa un monto considerable para la época, sin embargo, encontramos arrieros que duplican y triplican dicha capacidad.

Hubo 28 Grandes Arrieros Maulinos, señores del ganado, con 1965 mulares que representaban una capacidad de transporte de 196.500 kilos. Solo ellos representan el 70% de toda la capacidad de transporte del Maule (ver cuadros Ila y I Ib). Su patrimonio

ganadero, incluyendo los esclavos en cuanto fuerza de trabajo equivale al 36% del Maule, con 59.000 cabezas de ganado, siendo apenas 28 personas. Comparable a los 98 no arrieros que poseen un patrimonio del mismo tipo equivalente también a 36% y 58.000 cabezas. El ganado predominante en este grupo es el vacuno donde se concentra un 38% de su patrimonio e incluso representa el 14% de todo el patrimonio del Maule en vacas. Los Grandes Arrieros Maulinos poseen 4.485 cabezas. Su patrimonio concentra también caballos y mulas que reúnen alrededor de otro 30% de éste.

Algunos (10) poseen más de 70 mulas. El Capitán Juan de Salas, por ejemplo, posee 219 mulas, siendo quien registra la mayor capacidad de carga en la zona - 21.900 kilos -, pudiendo armar varias recuas simultáneas. Si sumamos 6800 ovejas y 4700 chivos, 58 caballos, 200 vacunos y 1 viña, claramente estamos frente a un poderoso señor del Partido del Maule<sup>18</sup>. O el Capitán Manuel de Toledo, con 150 mulas - 15.000 kilos de carga - 4000 ovejas, 6600 chivos, 40 caballos y 1300 vacunos, es uno de los maulinos de mayor riqueza<sup>19</sup>.

Hay seis mujeres que aparecen testando en este grupo pero la unidad económica del transporte figura intacta, por lo que dichas estancias deben haberse dedicado al transporte. Doña María Margarita Bustamante figura con 50 mulas, 7000 ovejas y 800 vacunos, además de una viña<sup>20</sup>.

Detallamos el patrimonio ganadero de estos señores del transporte asentados en el Partido de Maule entre 1700 y 1750.

También debemos señalar que de estos Grandes Arrieros el 79,3% posee menos de 100 vacas y solo el 13,8% posee más de 300 vacas. Es decir no son ganaderos bovinos.

De aquellos habitantes del Maule colonial que poseían más de 300 cabezas de bovinos, el 35,7% se concentra en la categoría No arriero, que no figura aquí por ser aquellos que no poseían mula alguna. Ellos claramente necesitaban servicios de transporte.

Estos Grandes Arrieros en relación a los caballos; el 69% posee más de 30 caballos, lo que guarda relación con la capacidad de transporte, que era 1 caballo cada 10 mulas. También la tendencia se relaciona con el hecho de que los no arrieros (aquellos que no poseen mulas), tampoco poseen en demasía caballos. La categoría no arriero concentra un 76,8% de los que no poseen caballos.

En cuanto a los caprinos, la categoría de mayor tenencia (más de 500 cabezas) se concentra en un 43,5% en la categoría de los no arrieros (quienes no poseen mulas).

Y finalmente en el caso de los ovinos, se repite la tendencia de los caprinos, pues la categoría de mayor tenencia de cabezas (más de 500), se concentra en un 38,3% en la categoría de los no arrieros (quienes no poseen mulas), es decir, volvemos a encontrar la

tendencia paradójica que nos hace descartar la autarquía absoluta, dejando espacio para el desarrollo de la arriería en el Maule

*Cuadro IIa.-  
Grandes Arrieros (Más de 30 Mulas)  
Partido de Maule (1700-1750)*

Año	Lugar	Sujeto	Vacas	Caballos	Mulas	K carga	Ovejas	Chivos	Esclavos
1702	s/lugar	Ramon Fernandez de Albuérne Martínez		125	80	8000			
1703	s/lugar	Cpt Pedro Nuñez de Silba		47	51	5100	200	100	
1704	s/lugar	Cpt Pedro de Norambuena		144	40	4000			
1704	Cauquenes	Beatris Carrasco	15	28	80	8000			
1707	s/lugar	Alferes Nicolas de Orellana	78	140	57	5700	650	70	
1708	s/lugar	Juan Días Taboada			46	4600	600	2013	4
1717	Asiento del Junquillar	Cpt Diego de la Fuente Manrique de Lara	35	16	70	7000	500		
1717	s/lugar	Cpt Lorenzo Lesana			34	3400		420	
1719	Unigue	Cpt Juan de Opaso	286	50	160	16000	3000	1000	

1708	Asiento de Paguimáguida	Cpt Juan de Salas	200	58	219	21900	6850	4780	
S	s	Antonia de Carbajal	130	100	50	5000	600	660	
S	s	Pedro de Urmasabal	40	45	30	3000			
1727	Doctrina de Vichuquén	Alferes Juan de Leiva	39	1	53	5300	350	440	1
1729	Doctrina de Cauquenes Asiento de Tapa	Pedro Carrasco	412	70	70	7000	2200		1
1731	Asiento de Gotalcura	Juan Bravo	662	185	100	10000	2000	100	
1732	Doctrina de Vichuquen	Ursula Pardo	50	50	50	5000	200	400	7
1732	Asiento de Pudue	Francisca de Aravena	8		30	3000		100	
1732	Doctrina de Vichuquen	Joseph bibancos	11	31	40	4000			
1736	s/lugar	Cpt Pedro Gonzales	120		48	4800			
1739	s/lugar	Cpt Juan de Tapia	160	118	130	13000	600	200	
1742	s/lugar	Cpt Bernardo de Torres	19	72	75	7500	350		
1742	s/lugar	Fernando Lamartin	6	63	40	4000	150	150	
1743	s/lugar	Petronila	12	83	30	3000	100	200	

		Tapia							
1744	s/lugar	Cpt Manuel de Toledo	1300	40	150	15000	4000	6620	3
1744	s/lugar	Diego Salas	52	710	100	10000	1000	2000	3
1747	Asiento de Llolle	Maria Margarita Bustamante	800	70	50	5000	7000	800	9
1748	s/lugar	Austin de Olivera	27	24	32	3200	150	300	
1745	s/lugar	Juan Fernandes de Rebolledo	23	112	50	5000	178	22	
<b>Total</b>			<b>4485</b>	<b>2382</b>	<b>1965</b>	<b>196500</b>	<b>30678</b>	<b>20375</b>	<b>28</b>

Fuente: Testamentos e Inventarios de bienes del Partido del Maule (1700-1750). Archivo Nacional de Chile, Notariales y Judiciales de Talca.

**Cuadro IIb**  
**Grandes Arrieros del Partido de Maule (1700-1750). Total de Ganado, frecuencias y porcentajes relativos y Tasación económica en pesos, intergrupar y sobre el total Maulino.**

Ganado y Esclavos	Total Ganado	% Ganado	Valor c/u \$	Total \$	% \$ de cada tipo de bien dentro del grupo	% \$ de cada bien sobre el total del patrimonio regional
Vacas	4485	7,48	6	26910	38,31	14,10
Caballos	2382	3,97	6	14292	20,35	7,48
Mulas	1965	3,28	4	7860	11,19	4,11
Ovejas	30678	51,22	0,25	7669,5	10,92	4,019
Chivos	20375	34,02	0,25	5093,75	7,25	2,66
Esclavos	28		300	8400	11,96	4,40
<b>Totales</b>	<b>(s/esclavos) 59885</b>	<b>100</b>		<b>(con esclavos) 70225,25</b>	<b>100</b>	<b>(subtotal sobre el patrimonio regional) 36,80</b>

Fuente: Testamentos e Inventarios de bienes del Partido del Maule (1700-1750). Archivo Nacional de Chile, Notariales y Judiciales de Talca.

### **b) Pequeños Arrieros Maulinos**

Hemos denominado como Pequeños Arrieros Maulinos, a aquellos que poseen entre 10 y 29 mulas, es decir, una capacidad de carga de entre 1.000 y 2.900 kilos. Estos arrieros se caracterizan por disponer de una menor capacidad de carga que los Grandes Arrieros. En conjunto poseen 610 Mulas que equivalen al 30% de la capacidad de transporte del Maule. Su patrimonio lógicamente es menor así como la participación en el patrimonio regional de sus diferentes tipos de ganado. El total del patrimonio asciende a 34.000 pesos correspondiente al 17% del total maulino. Podemos ver que alcanza al 50% aproximadamente de los Grandes Arrieros. Este grupo es más homogéneo que el anterior, alcanzando un promedio de 18 mulas *per capita*. Debe haber constituido un sistema de transporte de apoyo al de los Grandes Arrieros, pudiendo cubrir grandes

distancias más allá del Partido Maulino. Alcanzan el número de 33 personas o unidades económicas con participación en la actividad. Figuran testando 12 mujeres (Ver cuadros IIIa y IIIb).

**Cuadro IIIa.-  
Arrieros Pequeños (10 a 29 mulas) del Partido de Maule (1700-1750)**

Año	Lugar	Sujeto	Vacas	Caballos	Mulas	K carga	Ovejas	Chivos	Esclavos
1704	Asiento de Teguel	Cpt Pedro López de Fonseca	200	2	28	2800	1500	800	1
1705	Curato de Cauquenes	Tte Juan de Campos	42	101	20	2000	150	200	
1705	Asiento de Cauquenes	Sgto Manuel de Lara	20	75	28	2800	300	700	
1707	Asiento de Sta Rosa, cuarto de Cauquenes.	Cpt Pascual Gonzalez de la Serna		29	15	1500	50	50	
1707	s/lugar	Josepha Nuñez Sedeño		36	28	2800	360	530	
1709	Unigue	Ana María Baldibia	12	16	12	1200	600		
1716	Pulluquen	Tte Andres de Bruna	6	8	20	2000			
1716	El Arenal	Cpt Pedro de Yañes	34	34	18	1800	600		
1716	Asiento de Quelicura	Tte Juan de Leal	30	8	20	2000			
1717	s/lugar	Juana de la Rosa Basques	12	9	17	1700	15		
1718	s/lugar	Tte Domingo de Abalos		30	25	2500	700		
1718	Asiento de	Cpt Joseph Medel	210	100	23	2300			



	Chapeco y Quirigue, partido de Itata.								
1718	Duau	Cpt Nicolas de Rojas	8		16	1600		300	1
1719	Asiento de los Patillos	Cpt Pedro de Aguilera	5		12	1200	500	230	
1720	Asiento del Rodeo	Cpt Antonio Dias del Baile	600	163	17	1700	1000		
1721	Doctrina de Longomilla	María de Rosa Masias	100	200	10	1000	1700	100	
1721	Asiento de Vasaes	Graviela Rojas	100	23	10	1000	1000	350	
S	s	Juan de Vrito	20	95	16	1600	556	109	
1731	s/lugar	Cpt Ramon de Castro		78	18	1800	3400	100	2
1732	Doctrina de Vichuquen	Ana María Bustamante	62	75	23	2300	20		
1732	Doctrina de Vichuquen	Capitan Alferes Nuñez de Sespedes	20	39	16	1600	100		
1732	Los Montesillos	Ramon de Casanova			25	2500			
1732	Doctrina de Vichuquen	Isabel Escobar	52	45	27	2700	500		
1733	s/lugar	Alferes Agustín Farias	110	68	16	1600	120		
1736	s/lugar	Lorenzo de palma	28		14	1400	300	115	
1737	s/lugar	Melchor de Beraro	17	77	17	1700			
1738	Partido del	Andrea Candia	61	18	20	2000	180		

	Maule- Chanco								
1741	s/lugar	Francisca de Labra	600	150	16	1600	1500	500	1
1741	s/lugar	Felipe Gallardo	20		20	2000	300	300	
1744	s/lugar	Josefa Nuñez de Silva		30	20	2000	60	330	
1744	s/lugar	María de Herrera	13	110	12	1200	620	110	
1738	Asiento de Langué	Joaquin Orostegui	2		12	1200	900	305	
1744	El Sausal	Juana Carrasco	52	20	19	1900	162	250	
Totales			2436	1639	610	61000	17193	5379	5

Fuente: Testamentos e Inventarios de bienes del Partido del Maule (1700-1750). Archivo Nacional de Chile, Notariales y Judiciales de Talca.

**Cuadro IIIb**  
**Arrieros Pequeños del Partido de Maule (1700-1750). Total de Ganado, frecuencias y porcentajes relativos y Tasación económica en pesos, intergrupala y sobre el total Maulino.**

Total de Ganado	Total Ganado	% Ganado	Valor c/u \$	Total \$	% \$ de cada tipo de bien dentro del grupo	% \$ de cada bien sobre el total del patrimonio regional
Vacas	2436	8,93	6	14616	42,94	7,65
Caballos	1639	6,01	6	9834	28,89	5,15
Mulas	610	2,23	4	2440	7,16	1,27
Ovejas	17193	63,07	0,25	4298,25	12,62	2,25
Chivos	5379	19,73	0,25	1344,75	3,95	0,70
Esclavos	5		300	1500	4,40	0,78
<b>Totales</b>	<b>(s/esclavos)27257</b>	<b>100</b>		<b>34033</b>	<b>100</b>	<b>17,83445498</b>

Fuente: Testamentos e Inventarios de bienes del Partido del Maule (1700-1750). Archivo Nacional de Chile, Notariales y Judiciales de Talca.

### **c) Arrieros Domésticos**

Bajo este nombre hemos agrupado a los poseedores de entre 4 y 9 mulas, es decir, una capacidad de carga de entre 400 y 900 kilos. Esto es considerable para la época y si bien su capacidad de transporte es muy pequeña al compararla con la de los Grandes Arrieros, pueden haber desarrollado transporte entre las estancias y asentos al interior del Partido de Maule, tanto para autoabastecimiento como para comercio a menor escala. Poseen 84 mulas con 8.400 kilos de capacidad. Son 14 personas quienes conforman el grupo, incluyendo 3 mujeres. Su patrimonio ganadero asciende a solo 16.000 pesos, representando el 8% del total maulino.

**Cuadro IVa**  
**Arrieros Domésticos (menos de 10 mulas) del Partido de Maule (1700-1750)**

Año	Lugar	Sujeto	Vacas	Caballos	Mulas	K carga	Ovejas	Chivos	Esclavos
1700	Asiento de Corralbiego	Cpt Alonso Salgado de La Ribera	50	40	7	700	300	200	
1706	s/lugar	Cpt Diego Joseph de Bustamante	59	100	8	800	606	660	
1718	San Joseph de Curico	Cpt Nicolas Martines de Medina	26	25	4	400			
1727		Alferes Cristobal Vasquez	100	27	8	800	300		
1727	Doctrina de Vichuquén	Matteo Piquen	800	10	5	500	1400		
1733	Doctrina de Longomilla	María Villalobos			8	800	300	200	5
1735	s/lugar	Cpt Gonzalo Briones	38		9	900			
1736	Doctrina de Cauquenes	Clemente Vergara	20	13	6	600		3	
1737	Doctrina de Longomilla	Felisiana de Salas	2	84	6	600	400	120	
1738	Rauquen	Cpt Lorenzo de Rosas	1	1	5	500	60		
1740	San Juan de Rauquen	Ana Rodrigues		30	4	400	100	200	
1745	San Agustín de	Cpt Melchor de	8	34	4	400	40	300	

	Talca	Carbajal							
1725	s/lugar	Juan Troncoso			4	400			
1729	s/lugar	Fco de Balenzuela	1	73	6	600		118	12
<b>Totales</b>			<b>1105</b>	<b>437</b>	<b>84</b>	<b>8400</b>	<b>3506</b>	<b>1801</b>	<b>17</b>

Fuente: Testamentos e Inventarios de bienes del Partido del Maule (1700-1750). Archivo Nacional de Chile, Notariales y Judiciales de Talca.

**Cuadro IVb**

**Arrieros Domésticos del Partido de Maule (1700-1750). Total de Ganado, frecuencias y porcentajes relativos y Tasación económica en pesos intergrupales y sobre el total maulino.**

<b>Total de Ganado</b>	<b>Total Ganado</b>	<b>% Ganado</b>	<b>Valor c/u \$</b>	<b>Total \$</b>	<b>% \$ de cada tipo de bien dentro del grupo</b>	<b>% \$ de cada bien sobre el total del patrimonio regional</b>
Vacas	1105	15,93	6	6630	41,39	3,47
Caballos	437	6,30	6	2622	16,37	1,37
Mulas	84	1,21	4	336	2,09	0,17
Ovejas	3506	50,56	0,25	876,5	5,47	0,45
Chivos	1801	25,97	0,25	450,25	2,81	0,23
Esclavos	17		300	5100	31,84	2,67
<b>Totales</b>	<b>(s/esclavos) 6933</b>	<b>100</b>		<b>16014,75</b>	<b>100</b>	<b>8,39</b>

Fuente: Testamentos e Inventarios de bienes del Partido del Maule (1700-1750). Archivo Nacional de Chile, Notariales y Judiciales de Talca.

### d) Estudios de casos particulares

d.1.- Los seleccionados poseen exceso de crianza de mulas y caballos comparada con su baja producci3n econ3mica.

A3o	Lugar	Sujeto	Vacas	Caballos	Mulas	K carga	Ovejas	Chivos	Esclavos
1702	s/lugar	Ramon Fernandez de Albuerne Mart3nez		125	80	8000			
1704	s/lugar	Cpt Pedro de Norambuena		144	40	4000			
1719	Unigue	Cpt Juan de Opaso	286	50	160	16000	3000	1000	
1708	Asiento de Paguim3guida	Cpt Juan de Salas	200	58	219	21900	6850	4780	
1732	Asiento de Pudue	Francisca de Aravena	8		30	3000		100	
1732	Doctrina de Vichuquen	Joseph bibancos	11	31	40	4000			
1739	s/lugar	Cpt Juan de Tapia	160	118	130	13000	600	200	

Los siguientes seleccionados también poseen exceso de crianza de mulas y caballos comparada con su producción económica, pero en menor diferencia.

Año	Lugar	Sujeto	Vacas	Caballos	Mulas	K carga	Ovejas	Chivos	Esclavos
1720	Asiento del Rodeo	Cpt Antonio Dias del Baile	600	163	17	1700	1000		
1721	Doctrina de Longomilla	María de Rosa Masias	100	200	10	1000	1700	100	
1721	Asiento de Vasaes	Graviela Rojas	100	23	10	1000	1000	350	
1731	s/lugar	Cpt Ramon de Castro		78	18	1800	3400	100	2
1741	s/lugar	Francisca de Labra	600	150	16	1600	1500	500	1

**d.2. Casos con gran producción cárnica y vitivinícola pero sin mulas.**

Sujeto	Viñas	Huertas Frutales	Cereal	Vacas	Caballos	Mulas	Ovejas	Chivo
Melchora Poblete (viñatero no tiene mulas; pk será?)	1			700		0	400	1000
Cpt Jacinto de Rojas y Sandoval	1			500	50	0	4000	800
Diego Bravo				231	8	3	839	552
Maria de Tapia		1		317	40	1	356	160
Cpt Andres Gajardo				350		0	2000	1000
s/nombre				230	82		2000	1770
Jacinto de Rojas	1			250		0	2853	543

Josepha de Contreras				200	50		1000	
Maria Albornos				350	30			300
Antonio de Bergara (vi�atero mas grande no tiene mulas; pk será?)	1	2		308	60	0	500	
Pedro Gonzales		1		1475	72		1340	234



<sup>1</sup> Véase al respecto Leonardo León Solís, "Los Señores de la cordillera y las pampas", Mendoza, Ed. Univ. de Congreso - Municipalidad de Malargüe, 2001.

<sup>2</sup> Lacoste, Pablo, "El Arriero y el transporte terrestre en el Cono Sur (Mendoza, 1780-1800)". Aceptado para publicación en *Revista de Indias* (2007).

<sup>3</sup> Serrera, Ramón María, "Tráfico Terrestre y red vial en las indias españolas", Ministerio del Interior de España, Dirección General de Tráfico, Lumweg Editores S.A., Barcelona, 1999, p. 182.

<sup>4</sup> Op. cit., N° 3, p. 183.

<sup>5</sup> Op. cit., N° 3, p. 183.

<sup>6</sup> Op. cit., N° 3, p. 184.

<sup>7</sup> Cabe señalar que estudios etnográficos de pronta publicación efectuados por el autor de este artículo, han encontrado el relato de los arrieros maulinos actuales, sobre la práctica de sus abuelos en criar yeguas y mulas "madrinas". Éstas permitían cruzar a Argentina y robar recuas y cuadrillas enteras de animales con la sola acción de que la madrina se insertara entremedio y luego la trajeran de vuelta a Chile siendo seguida por los animales trasandinos.

<sup>8</sup> Op. Cit. N° 3. p. 223

<sup>9</sup> *Todo es Historia* N° 332 (Buenos Aires, Marzo 1995).

<sup>10</sup> Op. Cit. N° 3. p. 222.

<sup>11</sup> Op. Cit. N° 3. p. 223

<sup>12</sup> Op. Cit. N° 3. p. 228. "Reglamento dispuesto por la junta de gobierno del Real Consulado de esta Capital (Guadalajara) para que provisionalmente y en el interín lo apruebe S.M. o resuelva lo que fuere de su Real Agrado, lo observen, guarden y cumplan los arrieros y mercaderes en los contratos de fletamiento de 1796".

<sup>13</sup> Para información sobre este eje matriz de investigación, véase: Pablo Lacoste, "Viticultura en el Maule en perspectiva comparada con Cuyo (1700-1750). *Universum* 2006, volumen 2.

<sup>14</sup> Corrada Vera Luis. Propiedad y Producción en el partido del Maule en el siglo XVIII. Seminario Licenciatura en historia. Universidad de Talca. 1988.

<sup>15</sup> Testamentos e Inventarios de bienes del Partido del Maule (1700-1750). Archivo Nacional de Chile, Notariales y Judiciales de Talca.

<sup>16</sup> Edmond Rehuel Smith, "Los araucanos o Notas sobre una jira efectuada entre las tribus indígenas de Chile Meridional por Edmund Rehuel Smith, miembro de la Expedición Astronómica Naval de los EEUU en Chile. 1914. pág 17.

<sup>17</sup> José Toribio Medina, "Cosas de la Colonia, apuntes para la crónica del siglo XVIII en Chile". Fondo histórico y bibliográfico José Toribio Medina, Santiago de Chile, 1952.

<sup>18</sup> Partición de Bienes e Inventario de Juan de Salas, Asiento de Paguimáguida Partido de Maule, 4 de Abril de 1708. legajo 208, n° 12, Archivo Notariales Vol n°3, Archivo Nacional de Chile.

<sup>19</sup> Testamento de Manuel de Toledo, en el Partido del Maule, el 7 de Septiembre de 1744, Archivo Notarial Vol 5, Fjs 473, Archivo Nacional de Chile.

<sup>20</sup> Testamento de Doña María Bustamante, Asiento de Llolle, Partido de Maule, 18 de Septiembre de 1747, Archivo Notarial Vol n° 1, legajo 11, Fjs 5, Archivo Nacional de Chile.