

## EL ARRIERO Y EL TRANSPORTE TERRESTRE EN EL CONO SUR (Mendoza, 1780-1800)<sup>1</sup>

POR

PABLO LACOSTE

Instituto de Estudios Avanzados  
Universidad de Santiago de Chile

---

El artículo examina al arriero como actor económico en el transporte terrestre del Cono Sur, sobre todo en la ruta a través de la Cordillera de los Andes, para enlazar los mercados del Atlántico y el Pacífico. A partir de los manuales de Cargo y Data de la Aduana de Mendoza, se han procesado 120.000 mulas de carga para determinar los lugares de origen y destino, principales rutas, volumen y tipo de carga transportada. El arriero impulsó una intensa actividad en el transporte, el comercio y en la industria vitivinícola; como resultado, este actor promovió el surgimiento de una protoburguesía regional.

PALABRAS CLAVE: *Arrieros, transporte terrestre, viaje transandino, protoburguesía, industria vitivinícola.*

---

El arriero se dedicó al transporte terrestre del Cono Sur en recuas de mulas a través de la Cordillera de los Andes desde el siglo XVI hasta comienzos del siglo XX. A lo largo de ese lapso, el arriero conectó los mercados del Atlántico y el Pacífico, sobre todo entre Buenos Aires y Santiago de Chile, y fue un constante animador de la vida económica regional. La importancia del arriero 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

---

<sup>1</sup> Artículo elaborado en el marco del proyecto 1080210 del Fondo Nacional de Desarrollo Científico y Tecnológico (FONDECYT) de Chile.

siglo XIX. Como resultado, el comercio bioceánico del Cono Sur, durante 300 años estuvo en buena medida, en manos del arriero.

En el Cono Sur operaban fundamentalmente cuatro tipos de arrieros: el arriero pampeano-rioplatense; el altoperuano; el transandino y el cisandino. El arriero pampeano-rioplatense circulaba por las provincias de la actual Argentina y Uruguay; prestaba un servicio complementario a las carretas, que eran el medio de transporte por excelencia de esas planicies; en la zona de Jujuy, donde terminaba el camino carretero del norte, iniciaba sus servicios el arriero altoperuano que conectaba el norte argentino con los mercados del Alto y Bajo Perú; en Mendoza, lugar donde terminaba el camino carretero del oeste, entraba en escena el arriero transandino, encargado de cruzar la cordillera de los Andes; y al otro lado de las montañas, en el Reino de Chile, operaba el arriero cisandino el cual era el principal actor del transporte dado que en esta región tampoco había buenos caminos aptos para carretas (salvo la ruta de Santiago a Valparaíso, construida a fines del siglo XVIII por don Ambrosio Higgins).

Los cronistas y académicos han examinado algunos de estos arrieros. Concolorcorvo centró su interés en los arrieros rioplatenses y altoperuano, lo mismo que Acevedo y Assunção; por su parte, historiadores chilenos como Cavieres, Muñoz, Cortés, Pacheco y Lorenzo se han interesado en el arriero cisandino; en cambio, el arriero transandino sólo ha sido abordado, hasta ahora, por Cubillos, quien trabajó fundamentalmente los registros del libro de Aduana de Santa Rosa de los Andes de 1785. En este contexto, el presente artículo tiene como objetivo debatir con los citados autores y profundizar en el conocimiento de los arrieros rioplatenses y sobre todo, transandinos como actores económicos. Se trata de definir cuánta carga transportaron, cuáles eran los puntos de origen y destino, y de qué carga se trataba. Para despejar estas incógnitas se han empleado los *Manuales de Cargo y Data* de la Aduana de Mendoza (1780-1800). Se ha procesado la trayectoria de 900 arrieros que, en los 11 años registrados, realizaron más de 3.000 viajes para trasladar 120.000 mulas de carga entre Mendoza y distintos puntos del Virreinato del Río de la Plata y el Reino de Chile<sup>2</sup>. Se ha procurado también definir las distintas clases de arrie-

---

<sup>2</sup> El Archivo Histórico de Mendoza (AHM) conserva los *Libros de Cargo y Data* de la Aduana correspondientes a 1780, 1782, 1783, 1788, 1789, 1793, 1794, 1796, 1797, 1799 y 1800, no así de los restantes años. La fuente es, de todos modos, relevante para establecer promedios anuales. Además, se han consultado otras fuentes para obtener información de los años restantes, como los registros de la Aduana de Santa Rosa de Los Andes para el camino de Uspallata o de Santiago para el camino de El Portillo. Para el procesamiento de los datos cuantitativos, estas últimas fuentes no son adecuadas para procesarlas con las anteriores, dado que

ros, según la intensidad con la cual desempeñaban este oficio y según las rutas que usaban. Junto con los datos cuantitativos se han examinado los *Protocolos de Escribanos* para conocer testamentos de arrieros y otros documentos que permitieron una aproximación de tipo cualitativa a este actor económico de América.

#### TEORÍA SOBRE ARRIEROS: ENTRE EL DEBATE Y LOS DATOS AISLADOS

La figura del arriero ha sido presentada, al menos parcialmente, por algunos observadores de la época colonial. Por ejemplo, Concolorcorvo (1773) ha entregado información relevante sobre los arrieros que cubrían la ruta de Buenos Aires al Perú. Su informe incluye el valor de las mulas en los distintos lugares del camino, los tiempos de viaje, la cantidad de mulas que formaban parte de una misma caravana, el número de arrieros que las conducían, los salarios de ellos y otras variables referidas a costos y precios. Así por ejemplo el tramo de Buenos Aires a Córdoba se realizaba con tropas de 600 a 700 mulas conducidas por 12 arrieros y 40 caballos; el costo de ese transporte ascendía a 4 reales por mula; de Córdoba a Salta se desplazaban partidas de 1.300 a 1.400 mulas con 20 arrieros y un costo de 5 reales por animal; finalmente, de Salta al Cuzco se fletaban partidas de 1.700 a 1.800 mulas, con 16 arrieros, con un costo de 14 a 15 reales<sup>3</sup>. En total, el costo del transporte de una mula de Buenos Aires al Cuzco ascendía a cerca de \$8. La actividad era rentable: un par de mulas valía \$15 en Salta y \$35 en el Cuzco<sup>4</sup>. Las ganancias de esta tarea generaron un comercio de grandes proporciones, tal como se reflejó en la magnitud alcanzada por las ferias de Salta donde cada año se vendían 60.000 mulas y 4.000 caballos<sup>5</sup>. La mula era criada en las pampas, engordada en Córdoba y Salta, y radicada en Perú, donde prestaba servicios entre 5 y 20 años y moría. Para el transporte de estas mulas se empleaban anualmente 1.000 arrieros. Pero ello sólo comprendía el arreo de ganado en pie, tarea a la cual habría que añadir el transporte regular de cargas que muchas veces se hacía a lomo de mula.

---

contienen distinto tipo de información. Por ejemplo, la Aduana de Los Andes da cuenta del lugar de origen del arriero, y en algunos casos, del tipo de carga que transporte, datos no registrados en la Aduana de Mendoza. Pero esta entrega datos sobre cantidad de cargas, no así aquella. En la redacción del presente artículo se han tenido en cuenta todas las fuentes disponibles de las tres aduanas y se han procesado con vistas a aprovechar la información que cada una aporta.

<sup>3</sup> Concolorcorvo, 1773: 84-94.

<sup>4</sup> Concolorcorvo, 1773: 57.

<sup>5</sup> Concolorcorvo, 1773: 82.

El transporte terrestre de cargas de la ruta Buenos Aires-Perú se realizaba fundamentalmente con un sistema bimodal: tropas de carretas del Plata hasta Jujuy, y recuas de mulas de allí hacia el norte. El arriero se especializaba en servir el tramo entre Jujuy y el Alto y Bajo Perú. Algunos arrieros se movían un poco más al sur, pero su importancia era muy menor. De acuerdo a Concolorcorvo «en Salta no faltan algunos arrierillos que conduzcan a Jujuy algún corto equipaje de cargas algo livianas. El que tuviere carga doble solicitará arriero de Escara, de la provincia de Chichas, que comúnmente bajan a Jujuy y algunos hasta Salta, en solicitud de cargas de cera y otros efectos del Tucumán»<sup>6</sup>. Al emplear la palabra en forma de diminutivo («arrierillo»), el autor pretende transmitir un concepto importante: si bien en el plano del arreo de ganado en pie, el arriero fue un actor de relevancia en el espacio rioplatense-pampeano, no sucedió lo mismo en el campo del transporte de cargas a lomo de mula; dentro de la actual Argentina, esa actividad estuvo fundamentalmente en manos de las tropas de carretas, mientras el arriero tuvo un papel secundario; en cambio para la conexión con los mercados externos, tanto hacia el Perú como con Chile, la inexistencia de caminos carreteros le entregó al arriero el monopolio del comercio terrestre de cargas en la región.

Aunque Concolorcorvo centró su análisis en la ruta hacia el Perú, dedicó también unas páginas al comercio del Virreinato del Río de la Plata con Chile. No incluyó allí datos tan precisos como los del norte, pero llegó a plantear algunos temas de singular interés para el presente estudio: «Desde Mendoza a Santiago de Chile se regulan 100 leguas y aunque en aquella ciudad hay maestro de postas, se debe reputar como un arriero común de los del Reino de Chile, que son los mejores de ambas Américas, y solamente pagándoles remudas se puede hacer el viaje, sin embargo de las arriesgadas y penosas laderas, en cuatro días, con pocas y livianas cargas»<sup>7</sup>. El texto refleja la admiración que el arriero transandino causaba en el autor. Este no incluye los fundamentos que tuvo para llegar a esas conclusiones. Pero de todos modos, nos ha abierto un interrogante que vale la pena responder.

Las crónicas de Concolorcorvo fueron el punto de partida para que, dos siglos más tarde, otros autores incursionaran en el tema de los arrieros del Cono Sur. Fernández Latour de Botas (1998) tuvo la intención de estudiar los arrieros y troperos argentinos con idea de compararlos con los de Perú y Brasil. De todos modos, esta buena idea se vio frustrada: tras presentar el perfil de los arrieros y troperos peruanos y brasileños, con sus singulares características, la

---

<sup>6</sup> Concolorcorvo, 1773: 109.

<sup>7</sup> Concolorcorvo, 1773: 126.

citada académica afirmó que «en la campaña rioplatense, el protagonista de esa existencia fue el gaucho»<sup>8</sup>. Evidentemente, esta autora transitaba más cerca de la literatura que de la historia y, por tal motivo, no logró escapar a la abrumadora hegemonía de la gauchesca.

Los arrieros que servían en los circuitos comerciales del noroeste argentino fueron estudiados con más referencias empíricas por Acevedo (1965) y Assunção (1999). Siguiendo de cerca el trabajo de Concolorcorvo, Assunção refiere cómo los arrieros bajaban a las pampas a buscar las mulas, allí donde éstas se criaban; las llevaban a los campos de Salta y Tucumán para engordarlas y luego las vendían en el Alto Perú. Allí realizaban las mayores ferias de mulas del mundo, en las cuales llegaron a subastarse 60.000 animales. Esta situación tendió a consolidarse y mantenerse en el siglo XVIII. Acevedo estudió las arrierías en tiempos del Virreinato del Río de la Plata, y llegó a constatar, documentalmente, que cada año los arrieros trasladaban grandes cantidades de mulas a los mercados del norte (entre 40.000 y 50.000 de Salta y unas 8.000 de Jujuy). Sus cifras eran muy parecidas a las que, 200 años antes, había estimado Concolorcorvo, tal como hemos indicado.

Más allá de los aportes empíricos, estos autores intentaron entregar algunas interpretaciones sobre el papel de los arrieros en la economía regional, en ambos casos, de forma insatisfactoria o al menos incompleta. Assunção también se vio absorbido por la mítica figura del gaucho, y terminó por aseverar que los arrieros del siglo XVII fueron los pregauchos o bien, los precursores de la cultura del gaucho que tuvo su edad de oro en el siglo XVIII<sup>9</sup>. Por su parte Acevedo detectó la importancia de los arrieros en los ingresos fiscales de ciudades claves del actual Noroeste Argentino (NOA), tanto Salta como Jujuy. En efecto en Salta, «el principal renglón del comercio de la capital estaba constituido por las mulas». Algo parecido sucedía en Jujuy, donde «el ramo de comercio al cual más se dedicaban sus habitantes era la arriería, o sea el transporte de mercaderías en arrias de mulas hacia las provincias del norte»<sup>10</sup>. Con estas concluyentes afirmaciones, el autor demostraba que había descubierto el nervio central de la economía regional. A partir de allí, se abría la puerta para una profundización en el tema, que todavía ha quedado pendiente.

En Chile, la figura del arriero cisandino tiene una fuerza notable, aunque todavía ha permanecido en la penumbra desde el punto de vista teórico. En este país, el jinete criollo tradicional es llamado «huaso», al cual se representa como «el nervio, la vida del campo chileno y del laboreo agrícola», según

---

<sup>8</sup> Fernández Latour de Botas, 1998: 154.

<sup>9</sup> Assunção, 1999: 110-120.

<sup>10</sup> Acevedo, 1965: 267-272.

Echaiz; para este autor, el huaso es «un mestizo ascendente enriquecido y de vida rural»<sup>11</sup>. Además, «el ambiente en que el huaso se forma y desarrolla es netamente rural y agrícola. Junto a él se realizan las labores del cultivo de la tierra y de la crianza de animales. El campo chileno es su escenario y la vida campesina es su propia vida»<sup>12</sup>. Con un enfoque parecido, Cardemil define al huaso como un «hombre de campo, cultivador y pastor sedentarizado»<sup>13</sup>. Dentro del grupo mayor del huaso, tanto Echaiz como Cardemil detectan al arriero, sujeto encargado del transporte y el comercio entre las distintas ciudades del Valle Central y a ambos lados de la cordillera, es decir, entre Chile Cisanfino y Chile Transandino. Su vestimenta es distinta, pues emplea «poncho y botas arrieras», y una serie de aperos y abrigos especiales que le permitían hacer frente al frío, la nieve y las piedras heladas de la montaña. De todos modos, la atención central de estos autores se ha orientado fundamentalmente al huaso en cuanto «un tipo humano integrado a la sociedad rural organizada en haciendas»<sup>14</sup>.

El vínculo entre el arriero y la cultura empresaria en Chile, fue detectado indirectamente por Muñoz, Lorenzo, Pacheco, Cavieres, Cortés y Cubillos (1992) al estudiar la historia socioeconómica del Reino de Chile (incluyendo La Serena, Santa Rosa de los Andes, Santiago y Concepción). Estos autores advirtieron la importancia del arriero en la dinamización de la economía regional, en la producción de riqueza y en la creación de una nueva clase empresaria, una suerte de protoburguesía ascendente. Adela Cubillos ha demostrado el notable protagonismo del arriero en Santa Rosa de los Andes y el valle del Aconcagua, a partir de documentos de Aduana del siglo XVIII. Por su parte, en sus estudios sobre las estancias de Puchacay (cerca de Concepción), Lorenzo descubrió que muchos arrieros arrendaban tierras, producían bienes agrícolas y ganaderos, los transportaban a los centros urbanos y los comercializaban. El autor encontró arrieros que «además de anteponer el “don” a su nombre, subarriendan, contratan peones, acreditan un patrimonio y venden lo que producen fuera del partido»<sup>15</sup>. Lorenzo halló un lazo entre los arrieros y la industria vitivinícola local, concepto consistente con los resultados de las investigaciones de Muñoz para el conjunto del Reino del Chile en el siglo XVI<sup>16</sup>. Algo parecido comprobaron Cavieres y Cortés en La Serena en el siglo XVIII, en un

---

<sup>11</sup> Echaiz, 1971: 39.

<sup>12</sup> Echaiz, 1971: 39.

<sup>13</sup> Cardemil, 2000: 14.

<sup>14</sup> Cardemil, 2000: 59.

<sup>15</sup> Lorenzo, 1992: 33.

<sup>16</sup> Muñoz, 1992: 14.

estudio que entrega bases empíricas muy amplias<sup>17</sup>. En Concepción también aparecen con fuerza los arrieros: éstos arrendaban propiedades rurales para imprimirles una dinámica productiva. No operaban como los tradicionales «inquilinos», sino que tenía una actitud de compromiso con la generación de riqueza. En efecto, los arrieros penquistas

muestran autonomía y capacidad empresarial mayor a la de los inquilinos. Algunos de ellos son Maestre de Campo y otros, como Francisco Mantenga, descendente de un noble vecino de Génova, tesorero del Papel Sellado y capitán de milicias de infanterías. Es decir, no son campesinos pobres, sino empresarios agrícolas que tienen funciones alternativas en la vida urbana y que por sus demandas muestran un nivel cultural alto dentro de la sociedad colonial<sup>18</sup>.

Resulta notable cómo, en estudios realizados por seis autores diferentes, sobre territorios distantes unos de otros hasta mil kilómetros, y tomando muestras de más de 200 años de diferencia, todos coinciden en encontrar datos según los cuales, el arriero fue un sujeto histórico dinamizador de la economía colonial.

Los estudios de estos seis autores chilenos, junto con los anteriormente citados (Latour, Assunção, Acevedo y Cardemil), nos han dejado un antecedente para esbozar algunas formulaciones teóricas, con algunas prevenciones. En primer lugar, es preciso aclarar que, en muchos casos, es necesario tomar distancia de las conclusiones a las cuales llegaron estos autores, pues el foco de su investigación estaba orientado en otra dirección. Tenemos que atenarnos a los referentes empíricos que han relevado. Y entonces podemos advertir que ambos autores han logrado insinuar o detectar la existencia de un sujeto criollo que manejaba resortes clave de los circuitos económicos.

Valiosos detalles de las costumbres del arriero transandino entrega Barrera (2001), centrada en los viajes desde San Juan y Mendoza hasta La Serena y Santa Rosa de Los Andes respectivamente. Allí se da cuenta de la forma concreta de realizar la tarea. Por lo general, un arriero-empresario adquiriría el ganado en Córdoba o San Luis. Luego se dirigía hacia San Juan, continuaba a San José de Jáchal y allí se aprestaba a realizar el cruce de la cordillera. Los preparativos eran una tarea delicada y meticulosa pero, a la vez, indispensable para asegurar el éxito de la riesgosa misión. «Hay que errar cada novillo, preparar alimentos para el viaje, mandar punteros a reconocer y preparar los reales, errar y amadrinar las mulas... Ver el atalaje necesario con sus aparejos, cojincillos, cordeles para las reatas, lazos, caronas, cabestros, cinchas, lon-

---

<sup>17</sup> Cavieres y Cortés, 1992: 92.

<sup>18</sup> Pacheco Silva, 1992: 50-51.

jas...»<sup>19</sup>. Para la alimentación durante el viaje se preparaba pan, tortas, charqui, vino y yerba mate. También era importante el abrigo. Los arrieros transandinos usaban ponchos largos de lana, que les cubrían hasta debajo de las rodillas, para hacer frente al frío de la montaña, especialmente en casos de viento blanco. El viaje a través de la cordillera se realizaba con una formación muy específica: «el peón que hacía la punta del arreo llevaba la yegua madrina, de tiro, a un paso lento y sostenido, a la que seguían las mulas y caballos de reserva, luego las cargueras, con un arriero que se encargaba de acomodar las cargas flojas que pudieran desprenderse de las ataduras. Después venían los vacunos. Cada arriero tenía una cantidad proporcionada»<sup>20</sup>. Estos datos, hasta ahora ignorados por los académicos, pueden ser sumamente valiosos como materia prima para la producción de una teoría sobre el arriero.

#### ARRIEROS, TRANSPORTE Y COMERCIO EN MENDOZA

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<sup>21</sup>. 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. Pero la posición estratégica de Mendoza, en la ruta bioceánica de Buenos Aires a Chile, determinaba un comercio mayor, a escala 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.

Los productos principales que Mendoza exportaba eran vino y las frutas secas. Haenke calculaba que, a fines del siglo XVIII, desde Mendoza «se re-

---

<sup>19</sup> Barrera, 2001: 53.

<sup>20</sup> Barrera, 2001: 66.

<sup>21</sup> Lacoste, junho 2004: 7-34; dezembro 2004: 177-206.

miten a Buenos Aires 32.000 arrobas de vino en 16.000 barriles»<sup>22</sup>. Paralelamente, la disponibilidad de las frutas posibilitó el desarrollo de la industria conservera artesanal. La uva se colocaba en las galerías para hacer pasas. En las pailas y fondos de cobre se calentaban los membrillos, ciruelas, duraznos y uvas para preparar arropes, dulces y mermeladas. También se secaba la fruta al sol para obtener los orejones destinados a la exportación. Según Haenke, a fines del siglo XVIII Mendoza despachaba rumbo a los mercados de Buenos Aires, 10.000 arrobas de pasas, higos, orejones y otras frutas secas. Este volumen de producción generaba actividades derivadas, como la producción de envases y el transporte. La exportación de fruta generaba indirectamente, otros \$5.000 en envases y \$8.000 en transportes. En total, la exportación de la industria conservera generaba ingresos de \$23.000 anuales para la economía de Mendoza. En total se generaban \$153.000 anuales con 85% de vinos y 15% de frutas secas<sup>23</sup>.

La provincia de Cuyo del Reino de Chile logró un importante desarrollo en el campo de la fruticultura. Las casas, chacras y cortijos de Mendoza y San Juan, lo mismo que sus conventos y monasterios, funcionaron como auténticas estaciones experimentales para adaptar y difundir el cultivo de las plantas frutales españolas. Se cultivaron cantidades relevantes de pomáceas (manzanos, perales, membrillos), frutas de carozo (durazneros, damascos o albaricoques, ciruelos, cerezos, guindos), nueces (nogales, almendros, castaños) y otros (olivos, granados e higueras). Los cuyanos cultivaban miles de plantas en sus huertos, patios y traspatios, tanto para el uso doméstico como para la exportación. La actividad frutícola de esta región alcanzó un grado de desarrollo suficiente como para aspirar al título de «Andalucía de Indias»<sup>24</sup>.

La producción agroindustrial cuyana generaba un intenso comercio. No sólo por producir un excedente que se debía colocar en terceros mercados, sino también por la alta demanda de insumos para hacer funcionar el aparato productivo. La elaboración de vinos, aguardientes, licores, dulces, arropes y conservas, requería un complejo equipamiento, sobre todo de útiles de cobre (pailas, fondos, alambiques) y madera (carretas, lagares, pipas, barriles, barricas). Además, la prosperidad alcanzada por los industriales cuyanos, generaba una mayor demanda de materiales de construcción y mobiliarios de mayor calidad, para mejorar sus viviendas.

Tanto por su producción y demanda propias como por su posición estratégica, Mendoza se convirtió en un activo puerto terrestre del Cono Sur, escena-

---

<sup>22</sup> Haenke, 1794: 277.

<sup>23</sup> Haenke, 1794: 277.

<sup>24</sup> Más información sobre la producción de frutas puede verse en Lacoste (2008).

rio del movimiento de millares de mulas y carretas con sus arrieros y troperos que, cada año, entraban y salían de la ciudad para enlazarla con los mercados del Río de la Plata y Reino de Chile. 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.

El comercio de arriería era el complemento necesario e indispensable del transporte de carretas. En efecto, el comercio era bidireccional pues tanto las carretas como las mulas entraban y salían de Mendoza. Pero había una tendencia predominante: la corriente principal estaba formada por las cargas que llegaban en carretas de Buenos Aires a Mendoza y seguían camino a Chile a lomo de mula. Cada año entraban a Mendoza 900 carretas y salían de ella 700 unidades; había 200 carretas más entrantes que salientes. Y lo inverso sucedía con las pjaras de mulas: cada año salían de Mendoza 8.000 mulas e ingresaban solamente 2.700. El saldo de 5.300 mulas salientes compensaba el saldo de 200 carretas entrantes. De todos modos, igual quedaba una diferencia: las 200 carretas ingresaban 400.000 kilogramos de carga, en tanto las mulas exportaban 800.000 kilogramos. El saldo ascendía a 400.000 kilogramos de carga que era producida en Mendoza.

Chile era el principal punto de origen y destino de los arrieros y sus recuas de mulas. Casi el 90% del total de las mulas que entraban y salían de Mendoza, cruzaban la cordillera por la ruta de Chile. Buena parte del comercio mular de Mendoza hacia Chile era, en realidad, carga en tránsito desde Buenos Aires. Recordemos que el transporte carretero generaba un ingreso de cargas para Mendoza del orden de 900 carretas anuales, y la mayor parte de los productos entrantes, como la yerba mate, posteriormente se exportaba a Chile. Más adelante se retomará el tema del tipo de productos que se comerciaban. Ahora conviene detenerse a examinar con mayor precisión las rutas de los arrieros.

Sobre un total de 120.000 cargas de mulas procesadas, fue posible determinar los puntos de origen y destino del 88%, es decir, 106.000 mulas. No hubo datos de las 14.000 restantes. Pero la información conseguida permitió elaborar una base de datos útil para definir las rutas comerciales y conocer cuáles eran y con qué frecuencia se usaban (Cuadros I, II, III y IV). En este sentido, el primer dato relevante es el predominio de la ruta de la cordillera de los Andes. El 90% del comercio a lomo de mulas de Mendoza se realizaba con Chile por el camino Transandino. En los 11 años estudiados salieron 69.305

mulas de Mendoza hacia Chile e ingresaron 25.721 cargas por esa misma ruta. Ello representaba el 87,95% de las cargas salientes y el 92,80% de las entrantes. En otras palabras, de cada diez arrieros que entraban o salían de Mendoza con sus mulas, nueve viajaban desde o hacia Chile. Por lo tanto, así como ser tropero de carretas implicaba, en lo fundamental, realizar la ruta entre Mendoza y Buenos Aires, ser arriero significaba cruzar la cordillera y unir Mendoza con Chile. El arriero llevaba entonces la impronta de la montaña. También podía prestar servicios en otras rutas. Pero estaba claro que el centro de su actividad, el corazón de su negocio, era servir la ruta transandina.

CUADRO I ARRIEROS QUE INGRESAN O EGRESAN DE LA ADUANA DE MENDOZA. CANTIDAD DE PARTIDAS Y CARGAS (MULAS) EN NÚMEROS ABSOLUTOS. DISCRIMINACIÓN POR DESTINO Y ORIGEN (Mendoza, fines del siglo XVIII)

EXPORTACIÓN				IMPORTACIÓN			Total		
DESTINO		Partidas	Cargas	ORIGEN		Partidas	Cargas	Partidas	Cargas
Mza. a Chile		1.563	69.305	Chile a Mza.		715	25.721	2.278	95.026
Mza. a Buenos Aires		96	3.692	Buenos Aires a Mza.		8	164	104	3.856
Mza. al Litoral	Santa Fe	26	603	Litoral a Mza.	Santa Fe	7	83	33	686
	Los Arroyos	24	486		Los Arroyos	3	14	27	500
	Rosario	2	39		Rosario	—	—	2	39
<b>Subtotal</b>		<b>52</b>	<b>1.128</b>	<b>Subtotal</b>		<b>10</b>	<b>97</b>	<b>62</b>	<b>1.225</b>
Mza. a Cuyo	San Juan	10	208	Cuyo a Mza.	San Juan	16	140	26	348
	Calingasta	—	—		Calingasta	1	14	1	14
	San Luis	258	3.322		San Luis	147	1.424	405	4.746
	Carolina	18	232		Carolina	—	—	18	232
	Las Lagunas	1	2		Las Lagunas	3	16	4	18
	Otro	1	68		—	—	—	1	68
<b>Subtotal</b>		<b>278</b>	<b>3.624</b>	<b>Subtotal</b>		<b>167</b>	<b>1.594</b>	<b>445</b>	<b>5.218</b>
Mza. al Centro y NOA	Catamarca	—	—	Centro y NOA a Mza.	Catamarca	3	31	3	31
	La Rioja	1	3		La Rioja	3	22	4	25
	Córdoba	56	1.038		Córdoba	12	80	68	1.118
	Calamuchita	1	2		Calamuchita	1	7	2	9
<b>Subtotal</b>		<b>58</b>	<b>1.043</b>	<b>Subtotal</b>		<b>19</b>	<b>140</b>	<b>77</b>	<b>1.183</b>
<b>Total</b>		<b>2.047</b>	<b>78.792</b>			<b>919</b>	<b>27.716</b>	<b>2.966</b>	<b>106.508</b>

*Notas:* Carolina se refiere a las minas de La Carolina, actual provincia de San Luis; Calingasta se encuentra en la actual provincia de San Juan. Los Arroyos corresponde a la actual ciudad de San Nicolás de los Arroyos.

*Fuente:* Archivo Histórico de Mendoza, libros de Cargo y Data de 1780, 1782, 1783, 1788, 1789, 1793, 1794, 1796, 1797, 1799 y 1800.

CUADRO II COMERCIO REALIZADO A LOMO DE MULA REGISTRADO EN LA ADUANA DE MENDOZA.  
CANTIDAD DE CARGAS (MULAS) EN NÚMEROS ABSOLUTOS Y RELATIVOS.  
DISCRIMINACIÓN ENTRE COMERCIO CON CHILE Y CON EL VIRREINATO DEL RÍO DE LA PLATA  
(Mendoza, fines del siglo XVIII)

EXPORTACIÓN			IMPORTACIÓN			TOTAL	
Origen-destino	Número de mulas	%	Origen-destino	Número de mulas	%	Número de mulas	%
Mza. al Reino de Chile	69.305	87,95%	Reino de Chile a Mza.	25.721	92,80	95.026	89,21%
Mza. al Virreinato del Río de la Plata	9.487	12,05%	Virreinato de la Plata a Mendoza	1.995	7,1%	11.482	10,78%
<b>Total</b>	<b>78.792</b>	<b>100,00%</b>		<b>27.716</b>	<b>100%</b>	<b>106.508</b>	<b>100,0%</b>

*Fuente:* Archivo Histórico de Mendoza, libros de Cargo y Data de 1780, 1782, 1783, 1788, 1789, 1793, 1794, 1796, 1797, 1799 y 1800.

CUADRO III COMERCIO DE MULAS DE MENDOZA CON EL VIRREINATO DEL RÍO DE LA PLATA.  
DISCRIMINACIÓN POR REGIONES INTERNAS  
(Mendoza, fines del siglo XVIII)

EXPORTACIÓN			IMPORTACIÓN			TOTAL	
Origen-destino	Mulas	%	Origen-destino	Mulas	%	Mulas	%
Mza.-Buenos Aires	3.692	38,9	Buenos Aires-Mza.	164	8,22%	3.856	33,58%
Mza.-Litoral	1.128	11,9	Litoral-Mza.	97	4,86%	1.225	10,66%
Mza.-Cuyo	3.624	38,2	Cuyo-Mza.	1.594	79,89%	5.218	45,44%
Mza.-Centro y NOA	1.043	11,0	Centro y Noa-Mza.	140	7,01%	1.183	10,30%
<b>Total</b>	<b>9.487</b>	<b>100</b>	<b>Total</b>	<b>1.995</b>	<b>100,00%</b>	<b>11.482</b>	<b>100,00%</b>

*Fuente:* Archivo Histórico de Mendoza, libros de Cargo y Data de 1780, 1782, 1783, 1788, 1789, 1793, 1794, 1796, 1797, 1799 y 1800.

CUADRO IV COMERCIO DE MULAS DE MENDOZA CON EL VIRREINATO DEL RÍO DE LA PLATA.  
DISCRIMINACIÓN POR CIUDADES DE ORIGEN Y DESTINO DENTRO DE LAS REGIONES  
INTERNAS  
(Mendoza, fines del siglo XVIII)

EXPORTACIÓN				IMPORTACIÓN			TOTAL	
Región	Ciudad	Mulas	%	Ciudad	Mulas	%	Mulas	%
Mza.-B. Aires	Buenos Aires	3.692	100,0	Buenos Aires	164	100%	3.856	100,0%
Mza.-Litoral	Santa Fe	603	53,4	Santa Fe	83	85,5%	686	56,0%
	Los Arroyos	486	43,0	Los Arroyos	14	14,4%	500	40,8%
	Rosario	39	3,4	Rosario	—	—	39	3,1%
	<b>Total</b>	<b>1.128</b>	<b>100,00</b>	<b>Total</b>	<b>97</b>	<b>100,0%</b>	<b>1.225</b>	<b>100,0%</b>
Mza.-resto de Cuyo	San Juan	208	5,73	San Juan	140	8,78%	348	6,6%
	Calingasta	—	—	Calingasta	14	0,87%	14	0,2%
	San Luis	3.322	91,66	San Luis	1.424	89,33%	4.746	90,9%
	Carolina	232	6,40	Carolina	—	—	232	4,4%
	Las Lagunas	2	0,05	Las Lagunas	16	1,00%	18	0,3%
	Otro	68	1,87	Otro	—	—	68	1,3%
	<b>Total</b>	<b>3.624</b>	<b>100,0</b>	<b>Total</b>	<b>1.594</b>	<b>100%</b>	<b>5.218</b>	<b>100,0%</b>
Mza.-Centro y NOA	Catamarca	—	—	Catamarca	31	22,0%	31	2,6%
	La Rioja	3	0,28	La Rioja	22	15,7%	25	2,1%
	Córdoba	1.038	99,52	Córdoba	80	57,1%	1.118	94,4%
	Calamuchita	2	0,19	Calamuchita	7	5,0%	9	0,7%
	<b>Total</b>	<b>1.043</b>	<b>100,0</b>	<b>Total</b>	<b>140</b>	<b>100%</b>	<b>1.183</b>	<b>100%</b>

*Fuente:* Archivo Histórico de Mendoza, libros de Cargo y Data de 1780, 1782, 1783, 1788, 1789, 1793, 1794, 1796, 1797, 1799 y 1800.

El Virreinato del Río de la Plata representaba el 10,78% del comercio de los arrieros de Mendoza. Evidentemente, era una cifra muy inferior al comercio que la capital cuyana sostenía con Chile, pero igualmente tenía su relevancia. Sobre todo como complemento al transporte carretero. En las rutas dentro del Virreinato se usaban las mulas cuando el volumen de carga era insuficiente para fletar carretas. No olvidemos que la mula pagaba un impuesto de medio real por carga en tanto la carreta pagaba cuatro reales. La carreta pagaba impuesto equivalente a ocho mulas. Por otra parte, las mulas se usaban allí donde no había caminos carreteros, por ejemplo, para unir Mendoza con las minas de La Carolina, Calingasta, La Rioja, y Catamarca. De todos modos, como se examina más adelante, el volumen de carga entre la capital cuyana y esos puntos fue muy limitado.

El comercio de cargas a lomo de mulas de Mendoza con otros puntos del Virreinato del Río de la Plata se realizó principalmente con Cuyo (45,4%) y Buenos Aires (33,6%) seguidos por el Litoral del río Paraná (10,6%) y la zona

Centro-Noroeste (10,3%). Dentro del espacio cuyano, el mercado más importante eran la ciudad de San Luis, que concentraba el 91% de las cargas salidas de Mendoza hacia Cuyo. El resto del mercado se hallaba dividido casi en dos mitades iguales, entre las minas de La Carolina, ubicadas dentro de la jurisdicción de San Luis, y la ciudad de San Juan. Con respecto al Litoral, el mercado estaba dividido en dos partes prácticamente iguales, entre la ciudad de Santa Fe y San Nicolás de los Arroyos. Había, además, un flujo muy pequeño de cargas de Mendoza hacia Rosario. Con respecto a la ruta del Centro y el Noroeste, la ciudad de Córdoba concentraba el 96,55% de las cargas. Pocos, muy pocos arrieros iban desde Mendoza hacia La Rioja o Catamarca.

Mendoza operó como un gran centro de engorde y exportación de mulas de carga hacia otras regiones del Virreinato. Es notable la asimetría que había entre el ingreso y el egreso de cargas de mulas al puerto seco de Mendoza. En los once años registrados, hacia Buenos Aires se fletaron 3.692 mulas de carga, pero sólo ingresaron 164 desde la capital del Plata. Lo mismo ocurrió en el comercio con el Litoral (salieron 1.128 mulas cargadas de Mendoza y entraron 97) y con la zona Centro-Noroeste (1.043 y 140 respectivamente). La tendencia se mantenía con los mercados cuyanos, aunque en menores proporciones: Mendoza remitió 3.624 mulas de carga y recibió 1.594. Fue relevante el papel que cupo a San Luis como proveedor de mulas de carga para Mendoza: el 80% de las cargas a lomo de mula que ingresaron a Mendoza desde el interior del Virreinato tuvo su punto de origen en San Luis. De todos modos, Mendoza enviaba a San Luis el triple de las mulas que recibía desde allí. En este sentido, es preciso destacar el papel de Mendoza como polo generador y exportador de mulas. En los once años registrados, Mendoza remitió 9.500 mulas hacia el Virreinato del Río de la Plata y sólo recibió 2.000. Los ganaderos mendocinos debieron trabajar mucho para abastecer a los arrieros de tantas mulas; y también fue importante la actividad de otros actores económicos, como los agricultores especializados en el cultivo de alfalfa, pues era indispensable disponer de ellos para el engorde de mulas, ante la ausencia de pasturas naturales por las escasas precipitaciones que recibe Mendoza (apenas 200 mm anuales).

El mercado cuyano representaba casi la mitad del comercio que Mendoza sostenía dentro del Virreinato del Río de la Plata (45,44%). Especialmente se notaba la importancia de Cuyo en el comercio entrante, que llegó a representar el 80% de las cargas importadas a lomo de mula por Mendoza desde el Virreinato. En el comercio de dirección inversa, Mendoza enviaba hacia Cuyo el 38% de las cargas destinadas al Virreinato. A su vez, dentro de Cuyo, el principal eje de comercio se realizaba entre Mendoza y San Luis, eje que concentraba el 90% del intercambio tanto en un sentido como en el otro. La producción de ambos polos era complementaria. Mendoza colocaba allí sus vinos y

aguardientes, y se proveía de ganado y otros productos. Menos importancia tenía el transporte de carga entre Mendoza y San Juan, que representaba sólo el 6,6%. El acotado volumen de este comercio se explica por el carácter competitivo —y no complementario— de ambas economías: tanto Mendoza como San Juan tenían su industria madre en la vitivinicultura. Otro punto importante eran las minas de La Carolina, ubicadas también en la jurisdicción de San Luis. Mendoza remitía allí el 6,4% de sus productos del mercado cuyano, pero no había comercio en el sentido inverso. Mendoza abastecía a los trabajadores mineros con vinos y aguardientes pero no había bienes que pudiera adquirir allí en el viaje de vuelta. Una situación inversa se produjo con Calingasta, localidad ubicada dentro de la jurisdicción de San Juan pero 200 km al oeste de esta ciudad, en las faldas cordilleranas. Había un comercio pequeño pero constante de bienes desde Calingasta hacia Mendoza, para el cual se usaba el camino de Uspallata y Villavicencio.

La ciudad de Buenos Aires constituía el segundo mercado para el comercio de mulas de Mendoza con el Virreinato del Río de la Plata, con el 33,58% del volumen de las cargas. Pero casi la totalidad de este flujo iba en dirección Mendoza-Buenos Aires: 3.692 mulas con capacidad de 516.880 kilogramos de carga, contra 164 mulas (22.960 kilogramos) que cubrían el camino inverso. Había un saldo de 493.920 kilogramos para el comercio saliente de Mendoza. El centro de este comercio se hallaba en los vinos y frutas mendocinos que llegaban a Buenos Aires para abastecer las 400 pulperías que funcionaban allí a fines del siglo XVIII. En términos anualizados, y con el factor de corrección dado por el 10% del tráfico que existió sin que se registraran lugares de destino ni origen, se concluye que cada año, los arrieros llevaban de Mendoza a Buenos Aires más de 60.000 kilogramos de carga. Ello tendía a equilibrar, al menos parcialmente, el tráfico de carretas que, como se ha señalado, tenía un saldo claro en el sentido inverso: entraban a Mendoza 200 carretas más de las que salían, las cuales transportaban 400.000 kilogramos de carga.

El Litoral del Paraná era el tercer mercado del comercio de Mendoza, con el 10,66% del intercambio que realizaba la capital cuyana dentro del Virreinato. El flujo de mayor intensidad era el que se realizaba de Mendoza a Santa Fe, con 1.128 mulas de carga contra 97 en el sentido inverso. De todos modos, a diferencia de lo que ocurría en la ruta de Buenos Aires, no había en el Litoral un polo comercial hegemónico sino una suerte de equilibrio entre dos ciudades: Santa Fe y San Nicolás de los Arroyos. Éstas eran punto de origen o destino de 56% y 40,8% respectivamente, del comercio con Mendoza. El resto del comercio (3%) se realizaba con Capilla del Rosario, base de la actual ciudad de Rosario (la segunda más populosa de la República Argentina).

La cuarta región comercial de los arrieros mendocinos era el Centro-Noroeste, que representaba casi el 10% del intercambio de Mendoza dentro del Virreinato. Igual que en el caso de Buenos Aires y Cuyo, y a diferencia del Litoral, el flujo comercial con esta región se realizaba en la ruta directa entre Mendoza y la ciudad de Córdoba, la cual concentraba el 94,4% del total. Dentro de esta ruta predominó el comercio de Mendoza hacia Córdoba con 1.038 mula de carga contra apenas 80 en el sentido contrario. Fuera de Córdoba, se mantuvo un acotado intercambio con otros puntos, el cual apenas superaba el 5% y abarcaba La Rioja, Catamarca y Santa Rosa de Calamuchita. Para estas localidades Mendoza era mercado esencialmente receptor y no emisor de cargas. La explicación de este fenómeno se encuentra en San Juan. Para proveerse de vinos y aguardientes, las ciudades del norte hallaban en ésta productos similares a los de Mendoza, con menores costos de flete. Por lo tanto, los caldos mendocinos no tenían muchas oportunidades de competir en estos mercados. La ciudad de Córdoba, en cambio, era una de las principales arenas de lucha y competencia entre los viticultores de Mendoza y San Juan por el mercado consumidor. En un futuro, cuando se realice un estudio similar al presente referido al comercio de San Juan, se podrá advertir la magnitud de esta competencia, sus fluctuaciones y alternativas.

#### ARRIEROS TRANSANDINOS, RIOPLATENSES Y BIOCEÁNICOS

Los arrieros de Mendoza pueden clasificarse según dos criterios: por la frecuencia de los viajes y por las rutas que utilizaban. Según las rutas empleadas tenemos tres tipos: 1) arrieros transandinos: circulaban de Mendoza al Reino de Chile; 2) arrieros rioplatenses: enlazaban Mendoza con las ciudades del entonces Virreinato del Río de la Plata y que actualmente integran la República Argentina; y 3) arrieros bioceánicos: tenían un radio de acción mayor porque prestaban servicios a la vez, de Mendoza hacia el Reino de Chile y hacia el Virreinato del Plata. De acuerdo a la frecuencia de los viajes realizados, los arrieros tenían tres categorías: 1) los arrieros eventuales: hicieron uno o dos viajes; 2) los arrieros frecuentes: realizaron de tres a diez servicios; y 3) los arrieros profesionales: transportaron entre 11 y 59 partidas de mulas.

Los arrieros transandinos (ver *Cuadro V*) transportaban sus cargas a través de la cordillera de los Andes para enlazar los mercados de Mendoza y el Reino de Chile. Fueron 443 arrieros, lo cual representaba el 50% de los que desempeñaban este oficio. Los arrieros rioplatenses, por el contrario, nunca atravesaban los Andes; su trabajo consistía en unir Mendoza con otros puntos del Virreinato del Río de la Plata. Fueron 250 arrieros (28% de los que se dedicaban

a este ramo). En este sentido fueron constructores de la unidad socioeconómica de la actual República Argentina. Enlazaron Mendoza con diez provincias actuales de esta nación: San Luis, San Juan, La Rioja, Catamarca, Córdoba, Santiago del Estero, Tucumán, Santa Fe, Entre Ríos y Buenos Aires.

CUADRO V RUTAS RECORRIDAS POR LOS ARRIEROS REGISTRADOS EN LA ADUANA DE MENDOZA (1780-1800)  
En números absolutos

N.º viajes	Arrieros transandinos	Arrieros rioplatenses						Arrieros bioceánicos				S/D	TOTAL
	Mza.-Chile	Mza. Cuyo	Mza. Cba	Mza. Litoral	Cuyo Litoral	Cba. Litoral	Sub-total	Chile Cuyo	Chile Cba.	Chile Litoral	Sub-total		
1	170	123	21	24	—	—	168	—	—	—	—	84	422
2	75	26	5	6	3	2	42	1	1	2	4	23	144
3	38	14	3	4	2	—	23	3	1	5	9	7	77
4	37	3	—	1	1	—	5	4	—	1	5	3	50
5	25	1	—	1	2	1	5	3	2	6	11	—	41
6	12	—	—	—	—	—	—	3	2	—	5	—	17
7	13	1	—	—	2	—	3	3	1	1	5	—	21
8	14	—	—	—	—	1	1	2	—	3	5	—	20
9	6	—	—	—	2	—	2	3	—	—	3	—	11
10	6	—	—	—	—	—	—	2	—	2	4	—	10
11	5	—	—	—	—	—	—	1	1	2	4	—	9
12	6	—	—	—	—	—	—	1	—	1	2	—	8
13	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4
14	3	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	—	4
15	5	1	—	—	—	—	1	—	—	3	3	—	9
16	4	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2	—	6
17	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
18	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3
19	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4
21	1	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	—	2
22	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
24	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
25	—	—	—	—	—	—	—	1	1	1	3	—	3
26	2	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	3
27	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	1
28	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	2
30	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	1
31	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	2
32	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	2
33	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
39	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	2
59	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Total	443	169	29	36	12	4	250	29	12	33	74	117	884

Fuente: Archivo Histórico de Mendoza, libros de Cargo y Data de 1780, 1782, 1783, 1788, 1789, 1793, 1794, 1796, 1797, 1799 y 1800.

La tercera categoría reunía a los arrieros bioceánicos. Fueron 74 arrieros que representaban el 8% del total. Pero en este grupo se hallaban casi todos los principales, es decir, los que prestaban servicios con más frecuencia y tenían mayor capacidad de transporte de carga. Igual que los arrieros transandinos, los de este grupo atravesaban la cordillera de los Andes; pero a diferencia de aquellos, los bioceánicos no terminaban su circuito en Mendoza, sino que penetraban los mercados del este, acercándose cada vez más hacia el Atlántico; algunos avanzaban 300 km más y llegaban hasta San Luis; otros se internaban dentro de la Intendencia de Córdoba del Tucumán. Y el más audaz llegaba al confín de las Pampas y entraba en Buenos Aires, Santa Fe o San Nicolás de los Arroyos. Este era el arriero bioceánico propiamente dicho. Si los arrieros transandinos mantuvieron a Mendoza unida a Chile por un siglo más, y si los arrieros rioplatenses echaron las bases de la unidad Argentina, los arrieros bioceánicos tuvieron un sentido más regional, latinoamericano, o al menos, cono-surero. Ellos tenían otra visión del espacio, y contribuyeron a crear una mirada más integracionista sobre los distintos mercados y comunidades diseminados entre el Valle Central de Chile y las Pampas Argentinas.

Los arrieros bioceánicos eran una variable más especializada dentro de los arrieros transandinos, dado que su principal espacio de acción se hallaba en los viajes entre Cuyo y Chile. Allí concentraban la mayor parte de sus servicios de transporte, mientras que en algunas oportunidades, extendían sus rutas hacia el este; pero esta ampliación de su radio de acción era proporcionalmente menor con respecto a su área principal de actividad. Si se toman los principales representantes de este grupo, a partir de los que realizaron más de 20 viajes, este concepto se pone en evidencia empírica: once arrieros bioceánicos alcanzaron este nivel de frecuencia de viajes, de los cuales nueve tuvieron su mayor cantidad de viajes entre Mendoza y Chile: Mariano Riveros concentró en esa ruta 15 de sus 25 viajes; Juan Rodríguez: 10 de 19; Joaquín Tobar 15 sobre 22; José Mansilla 25 de 26; Juan Antonio Rodríguez 16 de 27; Eusebio Parejas 26 de 28; Antonio Puebla 23 de 28; Miguel Villanueva 25 de 29 y Domingo Funes: 31 de 37; sólo dos arrieros bioceánicos usaron con más frecuencia las rutas interiores del virreinato que el camino transandino: Melchor Yáñez (18 de 25) y Francisco Silva (23 de 32). En total, los once mayores arrieros bioceánicos efectuaron 298 viajes, de los cuales entre Mendoza y Chile fueron 202 (67%) y dentro del virreinato rioplatense se efectuaron 96 (32%). Por eso decimos que los arrieros bioceánicos eran, fundamentalmente, arrieros transandinos.

Si se cruzan estas categorías con la frecuencia de los viajes, aparece con más claridad el perfil de los distintos grupos de arrieros. Los arrieros eventuales fueron un grupo numeroso. Lo integraron 422 pequeños empresarios, lo cual representa el 48% de los que desempeñaban este oficio. En los 11 años re-

levados, ellos trasladaron 458 partidas de mulas (15%). ¿Qué rutas servían los arrieros eventuales? Casi la mitad (43%) eran arrieros transandinos y una cantidad muy similar (37%) eran arrieros rioplatenses. Por lo general prestaban servicios en distancias cortas. Fueron muy escasos los arrieros bioceánicos (apenas el 0,7%). Comparativamente con otros grupos, los arrieros eventuales son los que tuvieron mayor presencia como prestadores de servicios dentro de la jurisdicción del Virreinato del Río de la Plata.

Los arrieros frecuentes eran 247 y representaban el 28% del total. Eran la mitad que los arrieros eventuales, pero realizaron el triple de servicios: 1.240 partidas de mulas (40%). Desde el punto de vista de las rutas, casi dos tercios de los arrieros frecuentes eran a la vez arrieros transandinos (61%). El otro tercio estaba dividido en dos partes casi similares, entre arrieros virreinales (15%) y arrieros bioceánicos (19%).

Los arrieros profesionales fueron pocos pero muy productivos: apenas 98 arrieros (17%) realizaron 1.348 viajes (44% de los servicios). En cuanto a sus rutas, dos tercios de ellos eran cabalmente arrieros transandinos (65%) y el tercio restante fueron arrieros bioceánicos (30%). Muy pocos arrieros profesionales prestaron servicios sólo en las rutas del virreinato del Río de la Plata (apenas el 4,6%). Evidentemente, éste era el trabajo de los arrieros eventuales.

Dentro de este contexto, es importante el papel que cupo a Mendoza como espacio de encuentro de los arrieros que entraban y salían en distintas direcciones. Los casi dos tercios de arrieros transandinos igual recibían noticias del resto del Virreinato del Río de la Plata cuando se encontraban con los troperos y carreteros que llegaban a Mendoza desde Buenos Aires; y éstos se enteraban de boca de aquéllos, de las novedades del Reino de Chile. Desde este punto de vista, la plaza de armas de Mendoza, sus mercados y pulperías generaron una gran animación, con la presencia de estos actores que hacían circular noticias y puntos de vista sobre asuntos sociales, políticos, económicos y culturales de toda la región.

CUADRO VI RUTAS RECORRIDAS POR LOS ARRIEROS REGISTRADOS EN LA ADUANA DE MENDOZA (1780-1800)  
En números absolutos y relativos - Agrupados por categorías de arrieros

Frecuencia	ARRIEROS										Servicios realizados	
	Transandinos		Rioplatenses		Bioceánicos		Sin datos		Total			
Eventuales	245	43%	210	37%	4	0,7%	107	19%	566	100%	458	15%
Frecuentes	151	61%	39	15%	47	19%	10	4%	247	100%	1240	40%
Profesionales	98	65%	7	4,6%	45	30%	–	–	150	100%	1348	44%
<b>Total</b>	<b>443</b>	<b>50%</b>	<b>250</b>	<b>28%</b>	<b>74</b>	<b>8%</b>	<b>117</b>	<b>13%</b>	<b>884</b>	<b>100%</b>	<b>3046</b>	<b>100%</b>

*Fuente:* Archivo Histórico de Mendoza, libros de Cargo y Data de 1780, 1782, 1783, 1788, 1789, 1793, 1794, 1796, 1797, 1799 y 1800.

### EL ARRIERO TRANSANDINO Y SUS CARACTERÍSTICAS

El arriero transandino era el actor clave del transporte de mulas para el comercio bioceánico del Cono Sur de América. En sus manos estaba el servicio más corto pero a la vez, delicado y frágil de todo el sistema regional. Entre la nieve y los caminos de cornisa, el arriero transandino tenía que conducir mulas cargadas y reses para cerrar el circuito entre el Atlántico y el Pacífico; sin su aporte, casi no tendría sentido el largo viaje que realizaban las carretas de Buenos Aires a Mendoza; sólo el arriero transandino y sus servicios de transporte de cargas, hacía posible el puente carretero que atravesaba diariamente las pampas. Conviene entonces detenerse a observar más detenidamente las características del trabajo que realizaban los arrieros a través de los Andes.

En las últimas décadas del siglo XVIII, cada año, 250 empresas de arriería cruzaban la cordillera de los Andes para transportar 10.000 cargas. En promedio, cada partida o caravana transportaba 40 mulas. Era más frecuente el transporte de ida (Mendoza-Chile) que de regreso: anualmente 170 partidas y 7.600 cargas viajaban de Mendoza a Chile, mientras que el viaje inverso comprendía 70 partidas con 2.500 cargas (ver *Cuadro VII*). El flujo en dirección Mendoza-Chile no sólo era mayor en número sino también en densidad: cada partida llevaba en promedio 45 mulas, mientras que en sentido contrario, es decir de Chile a Mendoza, se trasladaban 36 mulas de promedio.

Las cargas que transportaban a lomo de mula los arrieros transandinos en sus viajes de Mendoza hacia Chile eran, fundamentalmente, yerba mate y esclavos afroamericanos, mientras que los demás productos ocupaban lugares muy secundarios. Los *Cuadros VIII* y *IX* han reconstruido, al menos parcialmente, un perfil de las cargas que llevaban los arrieros transandinos rumbo Chile a partir de registros de 1785, 1807 y 1825.

CUADRO VII TRANSPORTE DE LOS ARRIEROS TRANSANDINOS  
Discriminación por años, partidas y cargas  
(Mendoza-Chile 1782-1800)

Año	Mendoza-Chile		Chile-Mendoza		Total	
	Partidas	Cargas	Partidas	Cargas	Partidas	Cargas
1782	179	7.279	132	5.549	311	12.828
1783	S/D	S/D	63	2.267	S/D	S/D
1785	152	S/D	S/D	S/D	S/D	S/D
1788	93	3.970	31	773	124	4.743
1789	168	7.658	40	1.149	208	8.807
1793	185	7.921	47	1.333	232	9.254
1794	154	6.534	54	1.676	208	8.210
1796	165	7.996	76	3.227	241	11.223
1797	224	10.085	86	3.401	310	13.486
1799	170	8.004	99	3.615	269	11.619
1800	212	9.415	87	2.731	299	12.146
<b>Total</b>	<b>1.702</b>	<b>68.862</b>	<b>715</b>	<b>25.721</b>	<b>2.265</b>	<b>92.316</b>
Promedio anual	170	7.651	71	2.572	251	10.257

*Fuente:* Archivo Histórico de Mendoza, libros de *Cargo y Data* de 1782, 1783, 1788, 1789, 1793, 1794, 1796, 1797, 1799 y 1800. *Cuaderno correspondiente a la Guardia del Camino Principal de la cordillera para el Asiento Formal de todos los efectivos. Pliego de entrada de los Efectos de América, Europa y Esclavos. Año 1785.* Documento publicado completo en: Cubillos Meza, [23], pp. 105-114.

CUADRO VIII CARGA TRANSPORTADA POR LOS ARRIEROS ENTRE MENDOZA  
Y SANTA ROSA DE LOS ANDES  
Registros de 1785 y 1824

TIPO DE CARGA	1785 (152 viajes)		1824 (39 viajes)	
	Cantidad de viajes en los cuales se transportaba la carga	Porcentaje sobre total de viajes	Cantidad de viajes en los cuales se transportaba la carga	Porcentaje sobre total de viajes
Yerba mate	101	66,4%	14	35,9%
Jabón	1	0,65%	20	51,3%
Esclavos	42	27,6%	0	0%
Trigo	0	0%	2	5,1%
Harina	0	0%	3	2,0%
Vino	6		1	0,4%
Aguardiente	0	0,00%	5	12,8%
Pasas moscatel	1	0,65%	6	15,38%

*Fuente:* elaboración propia a partir del *Cuaderno de la Guardia del Camino Principal de Cordillera (1785 y 1824)*. Documentos editados completos en: Cubillos Meza, [23] pp. 105-117.

CUADRO IX CARGA TRANSPORTADA POR LOS ARRIEROS ENTRE MENDOZA  
Y SANTA ROSA DE LOS ANDES.  
Peso, volumen y valor económico 1785, 1807 y 1824

Carga	1785	1807	1824
Yerba mate	101/152 535.000 kg \$232.608	S/D 572.608 kg \$248.960	14/39 20.056 kg \$8.720
Jabon	1 / 152 S/D S/D	1.725 kg \$450	20/39 320.310 kg \$83.559
Esclavos	42/152 77 \$23.100,00	S/D 63 \$18.900,00	0/39 0 \$0,00
Trigo	0/152 – \$0,00	S/D – \$0,00	2/39 14 fanegas \$36
Harina	0/152 – \$0,00	– – \$0,00	3/39 99 fanegas \$3.861
Vino	6/152 12 barriles \$216	S/D S/D S/D	1/39 14 barriles \$252
Aguardiente	0/152 00 \$0,00	S/D – \$0,00	5/39 128 barriles \$3.200
Pasas moscatel	1/152 240 arrobas \$260	S/D – \$0,00	6/39 20.800 arrobas \$22.464

Fuente: elaboración propia a partir de CORIA [24], p. 217 y del *Cuaderno de la Guardia del Camino Principal de Cordillera (1785 y 1824)*. Documentos editados completos en: Cubillos Meza [23], pp. 105-117.

El principal producto de este comercio era la yerba mate. La expansión del mercado de la yerba mate está asociada con varios elementos, entre ellos, la creación del ejército de Arauco a comienzos del siglo XVII. Para completar las 2.000 plazas que debían conformarlo, los españoles dispusieron que se reclutaran tropas de toda la región; entre ellas llegaron centenares de indios guaraníes, que se trasladaron a la zona de Concepción, llevando con ellos el hábito del consumo de la yerba mate, producto plenamente funcional para las lar-

gas y frías noches de guardias cuarteleras en el Bío Bío. El hábito de consumir mate se difundió muy rápidamente por la Araucanía y el Valle Central. Así lo han referido los autores que estudiaron las costumbres y el comercio de la época. En algunos momentos, el consumo de yerba —junto con el de azúcar y el tabaco— fue tan elevado, que generó problemas económicos y financieros para las autoridades de la Capitanía General. Hacia fines del siglo XVIII, «Chile, en un comercio exterior de \$2.000.000 por lado, consumía \$900.000 en yerba, azúcar y tabaco, que pagaba con sus trigos, sebos y cordobanes y buena parte de sus metales, sumergiéndose en la miseria a sus pobladores pues el resto de la producción de metales no alcanzaba para adquirir los artículos más indispensables dentro de la vida civilizada que no era posible elaborar en el país»<sup>25</sup>. Para paliar esta situación, algunos gobernantes chilenos promovieron la producción local de algunos de estos bienes, para tratar de sustituir importaciones; los ensayos más importantes fueron realizados en la zona norte de Chile con cultivos de azúcar, pero con escasos resultados.

El circuito del comercio yerbatero tenía su punto de inicio en la zona de la gobernación del Paraguay y las misiones. De allí se trasladaba a Buenos Aires, desde donde partían anualmente 900 carretas rumbo a Mendoza. Parte se destinaba al mercado local y parte se reexportaba hacia el Reino de Chile. El volumen de carga anual de yerba mate que cruzaba la cordillera superaba las 500 toneladas. De acuerdo a los registros de la Aduana de ingreso a Santa Rosa de los Andes de 1785, declararon cargas de yerba mate 101 de los 152 arrieros que llegaron a este control desde Mendoza. Es decir, el 66,4% del total de los arrieros transportaba esta carga, lo cual marca la importancia relativa que ella tenía en el flujo general del comercio. De estos 101 arrieros que llevaban yerba, en 30 casos la Aduana no registró el volumen de carga que se estaba trasladando. Para los otros 71 casos, sí se dejó constancia de la cantidad de zurrones (bolsas) que cargaba cada uno. En total, los libros de la Aduana indican que esos 71 arrieros llevaron 5.659 zurrones de yerba<sup>26</sup>. De acuerdo a las medidas de la época, ello equivalía a 32.605,7 arrobas (375 toneladas). Si el 30% de los arrieros que trasladaban yerba sin registrar el volumen llevaban la misma proporción de carga, tendríamos que añadir otras 13.973,57 arrobas. Obtenemos así un total de 46.578,5 arrobas, equivalentes a 535 toneladas anuales de esta carga. A esta cifra habría que agregar las cargas trasladadas por el camino del Portillo y otras rutas de contrabando.

---

<sup>25</sup> Encina, 1983, IX: 46.

<sup>26</sup> Cálculo realizado a partir de *Cuaderno correspondiente a la Guardia del Camino Principal de la cordillera para el Asiento Formal de todos los efectivos. Pliego de entrada de los Efectos de América, Europa y Esclavos. Año 1785*. Documento publicado completo: Adela Ivonne Cubillos Meza, 1992: 105-114.

El flujo comercial de yerba mate hacia Chile se consolidó con el transcurrir del tiempo. Así se refleja de los estudios puntuales realizados por Coria para 1807. De acuerdo a sus estimaciones, para esa fecha, la exportación de yerba mate a los mercados transandinos llegó a 49.792 arrobas, equivalentes a 572,6 toneladas. El autor también detectó que junto con el ganado en pie, la yerba era el producto que mayor volumen ocupaba dentro del flujo total del comercio transandino. Para dar un ejemplo, entre los bienes que le seguían en magnitud aparece el jabón, con 150 arrobas anuales<sup>27</sup>. Posteriormente, las guerras que siguieron a la revolución de 1810 generaron una brusca caída del comercio. En 1824 se transportaron 184 tercios de yerba, 17 cargas y 2 costales.

El comercio de esclavos afroamericanos era el tercer pilar del tránsito cordillerano. A diferencia del ganado y la yerba mate, que obedecían a un proceso regional, la trata de esclavos era un eslabón más de un proceso mundial que se encontraba en auge. Entre los siglos XVI y XIX se desarrolló un gigantesco circuito comercial de buques portugueses, holandeses y fundamentalmente ingleses, de carácter triangular, con escalas en África, América y Europa. Cargaban a los esclavos en las costas de Senegal, Gambia, Guinea, Costa de Oro, Congo, Angola, entre otros enclaves. Los trasladaban a América, especialmente para abastecer las plantaciones de los latifundios del Brasil, México, las islas del Caribe y las colonias inglesas y francesas del norte (sobre todo los algodones de la cuenca del Mississippi-Missouri). Los traficantes de esclavos los vendían allí y adquirían café, azúcar, algodón, tabaco, arroz, maderas preciosas y otros bienes que, en los mismos barcos negreros, se transportaban a Europa. Allí se vendían los productos americanos y adquirían géneros, cuentas de vidrio y otras manufacturas que se vendían en África, lugar donde cargaban esclavos para continuar la cadena. En total, se estima que se trasladaron de África a América entre 10.000.000 y 12.000.000 de seres humanos.

A diferencia de lo que sucedía en México, Brasil y en el Caribe, los esclavos africanos no fueron masivos en el Cono Sur, sobre todo porque allí no se desarrolló con tanta fuerza el modelo de plantación de café, algodón y azúcar. De todos modos, la población esclava tuvo su significado en la región. Según Boleda, hacia 1778, los negros y mulatos «representaban en el Noroeste argentino un 44 por ciento de la población total, porción que ascendía al 58% en el área urbana de esa misma región»<sup>28</sup>. En la capital del virreinato también se registran cifras relevantes: según Rodríguez Molas, «un cuarenta por ciento de los habitantes de la ciudad de Buenos Aires durante el virreina-

---

<sup>27</sup> Coria, 1988: 217.

<sup>28</sup> Boleda, 1993: 24.

to son africanos o descendientes de éstos»<sup>29</sup>. La presencia de esclavos afroamericanos en Chile era bastante significativa. Las órdenes religiosas figuran entre los grupos más interesados por poseer este tipo de sirvientes. En el momento de la expulsión de los jesuitas (1767), la compañía poseía centenares de esclavos. Según Encina, para esa época vivían entre 5.000 y 6.000 esclavos negros en el Reino de Chile<sup>30</sup>. En los años posteriores estas cifras aumentaron hasta llegar a 12.000 a fines del siglo XVIII, sobre una población de 500.000 habitantes<sup>31</sup>. La mayor parte de ellos realizaba servicios domésticos y eran un símbolo de estatus social para las familias «distinguidas» de la sociedad colonial.

El tráfico de esclavos a través de la cordillera se produjo precisamente en este contexto. Los barcos negreros británicos tenían un mercado importante en los tratantes que los compraban allí para revenderlos en los mercados de Chile y Perú. Según Villalobos, entre 1715 y 1738 se vendieron 3.840 esclavos africanos en el asiento de Buenos Aires. Buena parte de los compradores tenían que ver con el mercado transandino: en efecto, 1.105 de ellos eran vecinos de Chile o de Santiago; otros 110 declararon que compraban las «piezas» en tránsito por Chile al Perú; y otros 43 se registraron como compradores para Cuyo y Chile. En otras palabras, del total de esclavos comercializados en el asiento de Buenos Aires, 1.258 fueron adquiridas para los mercados de Cuyo, Chile y el Perú, lo cual representa un tercio del total (32,76%)<sup>32</sup>. La demanda de esclavos de origen africano fue en constante aumento. En el primer tercio del siglo XVIII se compraron 1.300 en 20 años, es decir, 65 personas por año para Chile y Perú. Esta cifra se incrementó sensiblemente y hacia finales de siglo, el virrey del Río de la Plata, Nicolás de Arredondo, calculaba que Chile y Lima demandaban anualmente 500 esclavos cada uno<sup>33</sup>. Con frecuencia se organizaban contingentes muy nutridos de esclavos que se trasladaban a través de la cordillera. El 1 de marzo de 1731, el comerciante chileno José Norberto Vicuña salió de Buenos Aires con «una caravana de carretas que conducía 200 negros por cuenta de la compañía inglesa y 85 suyos». Cruzó las pampas y la cordillera, y entró en Santiago el 8 de mayo<sup>34</sup>. Por lo general, los esclavos se transportaban en carretas de Buenos Aires a Mendoza y allí se confiaban a los arrieros para el transporte a través de la cordillera.

---

<sup>29</sup> Rodríguez Molas, 2000, II: 54.

<sup>30</sup> Encina, 1983, IX: 54.

<sup>31</sup> Rosatti y González, 2004.

<sup>32</sup> Villalobos, 1990: 48-49.

<sup>33</sup> Villalobos, 1990: 115.

<sup>34</sup> Villalobos, 1990: 44-45.

Los arrieros transandinos tuvieron, en los esclavos, un importante mercado de cargas. De acuerdo a los registros del Cuaderno de Guardia del Camino Principal, correspondiente a 1785, sobre un total de 152 arrieros registrados ese año, 41 trasportaban «piezas» humanas<sup>35</sup>. Es decir, casi en uno de cada tres viajes se estaban llevando esclavos a Chile. En la mayor parte de los casos se trasladaba un solo esclavo por viaje; pero había también grupos más nutridos, con cuatro, cinco y hasta seis afroamericanos en una misma travesía. Es preciso señalar que, después de la Revolución de 1810, este comercio entró en crisis. En efecto, en los registros del Cuaderno de Guardia del Camino Principal, tomados en 1824, el tráfico de esclavos había desaparecido por completo<sup>36</sup>.

Ya se ha visto que los 170 arrieros que viajaban cada año de Mendoza a Chile llevaban 7600 mulas cargadas con 500 toneladas de yerba, 70 esclavos y otros bienes. Pero necesitamos saber más y nos preguntamos por los arrieros mismos, sobre su vida, sus casas. ¿Dónde tenían su principal asentamiento? ¿Dónde estaban sus hogares?

Los arrieros transandinos tenían su principal asentamiento en Chile, pero había también muchos cuyanos. Según el informe de la Aduana de Santa Rosa de los Andes de 1785, sobre los 152 arrieros registrados, 115 provenían del Valle Central (75,6%) y 32 de Cuyo (21%). Dentro de los chilenos, la mayor parte tenía su lugar de residencia en Santa Rosa de los Andes (71%); le seguían los de Aconcagua (20%) y Santiago (8%). Del lado de los cuyanos, la inmensa mayoría de los arrieros era de Mendoza (81%). Es interesante comprobar también la presencia de algunos arrieros de San Juan. Éstos empleaban usualmente el paso de Agua Negra, vía Jáchal, para llegar al Reino de Chile. Pero de acuerdo a estos datos, algunos de ellos también transitaban por la ruta de Uspallata. El *Cuadro X* entrega más precisiones.

El arriero era un sujeto histórico relevante en las ciudades ubicadas en las grandes rutas comerciales. Los casos de Mendoza, Santa Rosa de los Andes, San Juan y La Serena son buenos ejemplos. En el caso de Los Andes, el Censo General de Chile de 1768 registró una población de 2.801 habitantes; éstos aumentaron hasta llegar a 11.700 en 1813, según el Censo de ese año<sup>37</sup>. No ha sido posible hallar el número de arrieros para esas fechas exactas; pero poseemos cifras cercanas a la primera de estas; se trata del registro de 1783, cuanto la zona contaba todavía con escasa población; todavía no se había fundado la ciudad de Santa Rosa de los Andes, hecho que recién se formalizaría ocho años más tarde (1791). Podría estimarse que la población ascendería entonces

---

<sup>35</sup> Cubillos Meza, 1992: 105-114.

<sup>36</sup> Cubillos Meza, 1992: 115-117.

<sup>37</sup> Cubillos Meza, 1992: 88.

CUADRO X ARRIEROS REGISTRADOS COMO INGRESANTES DESDE CUYO A LA ADUANA DE SANTA ROSA DE LOS ANDES POR EL CAMINO DE USPALLATA (1785)

Procedencia		Número	% Regional	% Total
Región	Localidad			
<b>Valle Central</b>	Santa Rosa de los Andes	82	71,3	53,9
	Aconcagua	24	20,8	15,8
	Santiago	9	7,8%	3,9
	<i>Total Valle Central</i>	<i>115</i>	<i>100%</i>	<i>75,6</i>
<b>Cuyo</b>	Mendoza	26	81,2	17,1
	San Juan	5	15,6	3,3
	Uspallata	1	3,1	0,6
	<i>Total Cuyo</i>	<i>32</i>	<i>100%</i>	<i>21,0</i>
<b>Sin datos</b>		5		3,2
<b>Total General</b>		152		100%

*Fuente:* elaboración propia a partir de: *Cuaderno correspondiente a la Guardia del Camino Principal de la cordillera para el Asiento Formal de todos los efectivos. Pliego de entrada de los Efectos de América, Europa y Esclavos. Año 1785.* Documento publicado completo en: Cubillos Meza [23], pp. 105-114.

a 3.000 personas. De este grupo, la población activa sería de aproximadamente el 40% es decir, 1200 personas, la mitad de las cuales serían mujeres; quedarían por lo tanto 600 varones. Sobre este total, los arrieros registrados en 1783 eran 83, equivalentes al 14% del total de la población activa masculina de Los Andes. Del lado cuyano sucede algo parecido. Así se desprende de los datos producidos por el censo de 1803. Este registró en Mendoza 1.023 vecinos con sus respectivas ocupaciones. Buena parte de ellos eran trabajadores escasamente calificados: 112 no tenían profesión, 167 eran peones y 467 eran labradores. Los 277 restantes tenían oficios especializados: pulperos (47), viajeros (43), carpinteros (38), arrieros (23), comerciantes (20), mercaderes (9), sastres y zapateros (8), herreros y estudiantes (7). Sólo había tres oficios más difundidos en Mendoza que el del arriero: pulperos, viajeros y carpinteros. A la vez, había más arrieros que comerciantes y tres arrieros por cada estudiante<sup>38</sup>. Un poco más al norte, la ciudad de San José de Jáchal exhibe un perfil todavía más claro. Esta localidad, surgida como resultado de la arriería entre San Juan y La Serena, creció y alcanzó un volumen de desarrollo tan relevante que, im-

<sup>38</sup> Martínez, 2000: 38.

pulsó a las autoridades a otorgarle la jerarquía de ciudad en 1751. Para esa época, «la villa de San José constaba de cuarenta y nueve manzanas y era de mayor extensión que la ciudad capital», es decir, San Juan<sup>39</sup>. En otras ciudades cercanas a la cordillera sucedía algo parecido. En La Serena, según el censo de 1738, sobre un total de 169 vecinos, había 20 arrieros (12% del total); éste era el oficio más difundido, después de los artesanos (45) y los peones (42). Aunque los historiadores han caracterizado al pueblo de La Serena de esa época como «sociedad agrícola minera», estos datos demuestran que había más arrieros que agricultores (17), comerciantes (16), pescadores (9) y mineros (9)<sup>40</sup>. En resumidas cuentas, Santa Rosa de los Andes, Jáchal, Mendoza y La Serena eran verdaderos enclaves de arriería.

Tanto en Mendoza como en San Juan y La Serena, la sociedad era bastante distinta a lo que hasta ahora habían interpretado los historiadores; más que comunidades de mineros, agricultores y/o ganaderos, eran pueblos en los cuales el arriero era el sujeto fundamental desde el punto de vista socioeconómico. Lo mismo vale para otras ciudades de la región, como San José de Jáchal, Santa Rosa de los Andes y San Felipe: basta recordar que de acuerdo a los registros de Aduana de 1784, en el Valle de Santa Rosa vivían tres veces más arrieros que en Mendoza<sup>41</sup>.

Las ciudades ubicadas cerca de grandes rutas regionales tenían, por lo tanto, al arriero como el gran animador de la vida económica. Junto con sus cargas, el arriero aportaba una dinámica empresaria que, con el tiempo, contribuyó a la construcción de una protoburguesía regional. El arriero, hasta ahora un actor invisible, era en realidad un sujeto histórico de singular peso en ciudades y pueblos cuya prosperidad alentaba con su oferta de servicios para el transporte de cargas.

#### ARRIEROS TRANSPORTISTAS, COMERCIANTES Y VITICULTORES

Desde el punto de vista productivo, el arriero fue originalmente un transportista, que luego desarrolló actividades cada vez más complejas, hasta diversificar su labor entre el transporte, el comercio, la ganadería, la agricultura y hasta la industria. En efecto, la primera tarea del arriero era transportar mercancía de terceros. Los comerciantes los contrataban para despachar un bien desde el punto A hacia el punto B. Pero poco a poco, los arrieros comenzaron

---

<sup>39</sup> Videla, 1983: 47.

<sup>40</sup> Cavieres y Cortés, 1992: 95.

<sup>41</sup> Cubillos Meza, 1992: 84.

también a buscar mercados para los productos del país. Y pasaron a comprar los productos en su lugar de producción y venderlos en el lugar de consumo. Se convirtieron así en comerciantes ellos mismos. Posteriormente, por este camino avanzaron a un tercer grado de complejidad, a través del comercio de ganado. Porque debieron especializarse en esta actividad. Se hizo habitual que los arrieros viajaran en invierno a comprar hacienda en los campos de Córdoba o San Luis. Luego arriaban estos animales hacia las provincias andinas (Mendoza, San Juan, La Rioja) donde el ganado descansaba en los campos de invernada. Al llegar la primavera, iniciaban el cruce de las montañas, y llegaban a los campos de engorde en el lado chileno, para luego vender la hacienda al doble o el triple del valor que habían pagado en el lugar de origen.

Uno de los principales problemas que tenían los arrieros era defender el precio de su hacienda de los especuladores que controlaban los mercados. Para ello necesitaban tener la posibilidad de controlar los tiempos de las operaciones comerciales. Cuando debían vender rápido porque no tenían dónde mantener el ganado, debían conformarse con precios bajos. En cambio, al disponer de terrenos con pasturas cerca de los lugares de venta, sus condiciones de negociación mejorarían sensiblemente. Además, estos campos abrían la posibilidad de recuperación del ganado, que muchas veces llegaba a Chile débil y con poco peso debido al desgastante cruce de la cordillera. Para solucionar estos inconvenientes, los arrieros buscaron la forma de arrendar campos de engorde; y se ayudaban mutuamente con las garantías. Un buen ejemplo fue el arriendo mancomunado entre un grupo de arrieros, para disponer de un campo de pasturas a la salida de la cordillera. Éste fue el sentido del contrato firmado el 30 de junio de 1798 por el cual arrendaron la hacienda de Colina, a \$2.500 mensuales, por el término de seis años. El contrato tenía como arrendatario a don Miguel Prado, en tanto que los fiadores y llanos pagadores mancomunados eran los arrieros don Gregorio Escobar, don Agustín Santelices, el capitán Tadeo Añasco y el capitán Ignacio Monasterios<sup>42</sup>.

Dentro del espíritu empresario, encarnado en los arrieros, se consideraban las distintas actividades complementarias: transporte, comercio, ganadería y hasta operaciones inmobiliarias. Había una auténtica cultura empresaria en movimiento, circunstancia poco frecuente en la región. Una buena prueba de ello lo constituyen los latifundistas de la pampa húmeda argentina que, por no estar dispuestos a involucrarse en operaciones de este tipo (arrendar campos de engorde en Chile para trasladar el ganado desde Argentina y venderlo a

---

<sup>42</sup> *Causa que sigue el albacea del capitán Tadeo Añasco, sobre cobranza de pesos iniciada el 1 de agosto de 1804 contra don Miguel Prado*. Archivo Nacional, Santiago de Chile, Real Audiencia, volumen 1269, pieza 4.<sup>a</sup>, microficha 07/08.

buen precio en el mercado local), contribuyeron en forma decisiva al fracaso del Tratado de Libre Comercio que negociaron las cancillerías de Argentina y Chile entre 1905 y 1910, tal como denunció entonces el ministro de Chile en Buenos Aires<sup>43</sup>.

El arriero era, entonces, un empresario con actividades diversificadas: transporte, comercio y ganadería. Pero además, algunos se orientaron también hacia otras tareas, como el agro y la industria. En el caso de San Juan, Mendoza, La Serena y Concepción, algunos arrieros incursionaron también en la industria vitivinícola. Comenzaron con el transporte de vinos, aguardientes y frutas secas. Pero poco a poco, al detectar los formidables mercados que existían para estos productos, se involucraron ellos mismos, o a través de sus socios y/o parientes, en la industria de la vid y el vino. Algunos casos paradigmáticos pueden ser Melchor Núñez Lemos, Matías Cousiño y González Videla.

Arriero, ganadero y viticultor, Melchor Núñez Lemos era un destacado vecino de Mendoza. Al redactar su testamento (1774) declaró que tenía a la vez, intereses claros en ambas actividades productivas. Desde el punto de vista del transporte, don Melchor poseía «22 mulas mansas y 12 aparejos, 20 caballos rocines, 26 yeguas entre mansas y chúcaras y un burro; siete cargas de odres, cuatro cargas de costales». Como ganadero, sus haciendas incluían «50 cabezas de vacunos, 200 de ganado menor, entre ovejas y cabras». Como viticultor, su bodega incluía «dos tinajas de 17 arrobas llenas de vino, 10 botijas vacías, dos bateas, dos petacas y una cajuela, dos ollas de fierro». También tenía «cuatro hachas, tres azadones, una pala de fierro, dos hachuelas, un podón, una hachita de podar, una paila mediana y dos chicas, un compás y un escoplo mediano, un arado corriente y doce cargas de madera de algarrobo que tengo en Jocolí». Sus bienes raíces incluían «una viña bien tratada con su huerta de árboles, un cuarto de vivienda, con lo edificado y plantado en la cuadra de tierra que trajo mi mujer»<sup>44</sup>.

La historia de Matías Cousiño es un caso paradigmático. Las viñas y los vinos Cousiño Macul son famosos actualmente en Chile. Los orígenes de esta empresa se remontan al siglo XIX y fueron relatados por Vicente Pérez Rosales. En sus *Recuerdos del Pasado*, el autor narra el encuentro que tuvo con Matías Cousiño en 1860. Pérez Rosales se hallaba en su despacho de Intendente de Concepción, e inesperadamente, el próspero empresario Matías Cousiño vino a abrazarlo y agradecerle por una antigua deuda: veinte años antes

---

<sup>43</sup> Lacoste, junio 2004: 97-127.

<sup>44</sup> *Testamento de Melchor Núñez Lemos*, Mendoza 2 de agosto de 1774. AHM, Protocolo de Escribanos n.º 97 fols. 32-32 v.

Cousiño desempeñaba el oficio de arriero, y tomó contacto con Rosales para venderle unos animales. En aquel momento, Matías «era un pobre huaso a quien yo había regalado un par de pantalones usados en época para él angustiosa»<sup>45</sup>. El esforzado oficio de arriero estuvo en los primeros tramos de la carrera empresaria de la familia Cousiño que culminó en otras actividades, entre las cuales, las viñas ocuparían un lugar destacado. Por su parte, Juan González, español peninsular radicado en Mendoza a comienzos del siglo XIX, también conformó una familia de arrieros. Promovió el comercio bioceánico para enlazar Buenos Aires y Chile; los González fueron transportistas, comerciantes y ganaderos; poseían campos a lo largo de todo el corredor andino desde la ciudad de Mendoza hacia el oeste para asegurar el alimento del ganado. Estas actividades les permitieron acumular capital que luego invirtieron en la industria vitivinícola. Las bodegas de González Videla figuran entre las más importantes de la Argentina en la primera mitad del siglo XIX<sup>46</sup>.

## CONCLUSIÓN

El presente estudio ha permitido hacer visible a un sujeto histórico sudamericano que, hasta ahora, permanecía en la invisibilidad. El arriero fue un actor de singular importancia económica porque aportó con la disponibilidad de un sistema de transporte terrestre de cargas que resultó esencial en la producción latinoamericana, sobre todo para las comunidades que no estaban emplazadas junto a ríos o mares y por tanto, no disponían de transporte fluvial ni marítimo. Para las ciudades mediterráneas, los arrieros y sus recuas de mulas cumplían el papel de flotas de barcos. De ellos dependía la capacidad de un mejor aprovechamiento de las ventajas comparativas con la producción de excedentes que pudieran exportarse. Sin los arrieros, las economías mediterráneas quedaban condenadas a la producción de subsistencia. El arriero, en cambio, fue capaz de abrir nuevos mercados para colocar allí la producción local, los llamados productos del país, y traer, en el viaje de retorno, bienes que no se pudiesen elaborar ni producir localmente. Además, el arriero fue complejizando sus actividades con el tiempo. De transportista pasó a ser comerciante; también fue ganadero; en el Reino de Chile y en la Provincia de Cuyo, algunos arrieros fueron también viticultores.

El arriero fue un actor relevante en ciudades ubicadas en las grandes rutas comerciales transandinas, como Mendoza, San Juan, Jáchal, La Serena y Santa

---

<sup>45</sup> Pérez Rosales, 1946: 148-149.

<sup>46</sup> Bragoni, 1999.

Rosa de los Andes. En el caso de Mendoza, la importancia del arriero se hizo evidente. Una ciudad con 8.000 habitantes experimentaba el movimiento constante comercial de hombres y cargas entre el Atlántico y el Pacífico. Cada año llegaban a la capital cuyana 900 carretas desde Buenos Aires, especialmente con yerba mate y esclavos. Buena parte de la carga continuaba rumbo a Chile a lomo de mula. 170 arrieros transandinos llevaban 7.600 mulas cargadas con 500 toneladas de yerba, 60 esclavos y otros bienes. De ellos, 70 arrieros regresaban de Chile a Mendoza con 2.500 mulas de carga. Estos bienes, junto con entre 10.000 y 16.000 botijas de vino y 10.000 @ de frutas secas se cargaban en 700 carretas que cada año salían de Mendoza hacia Buenos Aires. Así funcionaba, en lo fundamental, el sistema de transporte y comercio entre el Atlántico y el Pacífico durante el Virreinato del Río de la Plata.

#### BIBLIOGRAFÍA

- Acevedo, Edberto Óscar, *La intendencia de Salta del Tucumán en el Virreinato del Río de la Plata*, Mendoza, UNC, FFyL, Instituto de Historia, 1965.
- Assunção, Fernando, *Historia del Gaucho. Ser y quehacer*, Buenos Aires, Claridad, 1999.
- Barra Pezo, Bruno, «Arrieros en el Partido del Maule», *Universum* 21/1 (Talca, 2006): 12-27.
- Barrera, Arturo, *Allá abajo volaban los cóndores*, Mendoza, edición de autor, 2001.
- Boleda, Mario, *La población del noroeste argentino. Historia y Actualidad*, Buenos Aires, Legasa-Gredes, 1993.
- Bragoni, Beatriz, *Los hijos de la revolución. Familia, negocios y poder en Mendoza en el siglo XIX*, Buenos Aires, Taurus, 1999.
- Cardemil, Alberto, *El huaso chileno*, Santiago, Andrés Bello, 2 edición, 2000.
- Cavieres, Eduardo y Cortes, Hernán, «Historia regional y estructuras socioeconómicas tradicionales: la sociedad agrícola minera de La Serena en el siglo XVIII», Marcela Orellana Muerman y Juan Guillermo Muñoz (eds.), *El agro colonial*, Santiago, Universidad de Santiago de Chile, 1992: 81-100.
- Concolorcorvo, *El lazarillo de los ciegos caminantes (1773)*; edición citada: Buenos Aires, Espasa Calpe, 1946.
- Coria, Luis Alberto, *Evolución económica de Mendoza en la época colonial*, Mendoza, Universidad Nacional de Cuyo, Facultad de Ciencias Económicas, 1988.
- Cubillos Meza, Adela Ivonne, *Comercio y sociedad en los orígenes de la villa Santa Rosa de los Andes (1785-1824)*, Los Andes, Ediciones Junta de Fomento, 1992.

- Echaíz, René León, *Interpretación histórica del huaso chileno*, Santiago, Francisco de Aguirre, 3.<sup>a</sup> edición, 1971.
- Encina, Francisco Antonio, *Historia de Chile*, Santiago, Ercilla, 1983.
- Fernández Latour de Botas, Olga, «Apuntes sobre “troperismo”, arrieraje y sus equivalentes en el folclore y en la literatura de la Argentina», *Investigaciones y Ensayos*, 48 (Buenos Aires, 1998): 153-164.
- Haenke, Thaddaeus Peregrinus, *Descripción del Reyno de Chile 1789-1794*, primera edición en español: Santiago, Editorial Nascimento, 1942.
- Lacoste, Pablo, *La mujer y el vino. Emociones, vida privada y movilidad social entre el Reino de Chile y el Virreinato del Río de la Plata 1700-1810*, Mendoza, Caviar Bleu, 2008.
- Lacoste, Pablo, «Carretas y transporte terrestre bioceánico: la ruta Buenos Aires-Mendoza en el siglo XVIII», *Estudos Ibero-Americanos*, XXXI / 1 (Porto Alegre, junho 2005): 7-34.
- Lacoste, Pablo, «Carretas, troperos y el surgimiento de la burguesía en el Cono Sur: Mendoza, siglo XVIII», *Estudos Ibero-Americanos*, XXXI / 2 (Porto Alegre, dezembro de 2005): 177-206.
- Lacoste, Pablo, «Vinos, carnes, ferrocarriles y el Tratado de Libre Comercio entre Argentina y Chile (1905-1910)», *Historia*, 37/1 (Santiago de Chile, junio 2004): 97-127.
- Lorenzo, Santiago, «Las estancias de Puchacay según un catastro predial del año 1779», Marcela Orellana Muerman y Juan Guillermo Muñoz (eds.), *El agro colonial*, Santiago, Universidad de Santiago de Chile, 1992: 21-38.
- Martínez, Pedro Santos, *Historia Económica de Mendoza durante el virreinato (1776-1810)*, Buenos Aires, Ciudad Argentina, 2000.
- Muñoz, Juan Guillermo, «Antecedentes de la actividad agroganadera entre 1565 y 1580 en las cuentas de la Real Hacienda», Marcela Orellana Muerman y Juan Guillermo Muñoz (eds.), *El agro colonial*, Santiago, Universidad de Santiago de Chile, 1992: 7-20.
- Pacheco Silva, Arnoldo, «La economía en una sociedad tradicional: propiedad rural Concepción siglo XVIII», Marcela Orellana Muerman y Juan Guillermo Muñoz (eds.), *El agro colonial*, Santiago, Universidad de Santiago de Chile, 1992: 39-54.
- Pérez Rosales, Vicente, *Recuerdos del pasado (1814-1860)*, Buenos Aires, Jackson Inc editores, 1946.
- Rivera Medina, Ana María y Fanchin, Ana, «Las carretas del vino: tráfico y fletes en San Juan de la Frontera en el Reino de Chile (s. XVIII)», *Revista de Historia Social y de las Mentalidades*, X / 1 (Santiago de Chile, 2006): 11-33.

Rodríguez Molas, Ricardo, «Presencia de África en la Argentina. Etnias, religión y esclavitud», Gregorio Recondo (compilador), *MERCOSUR. Una historia común para la integración*, Asunción del Paraguay, CARI, 2000, tomo II: 51-74.

Rosatti, Hugo y González, Carlos, «Francisco Núñez de Pineda y Bascuñan, un cautivo fascinado», ponencia presentada en *IV Encuentro de Historia Colonial*, Santiago, Universidad Andrés Bello, 23, 24 y 25 de noviembre de 2004.

Videla, Horacio, *Historia de San Juan*, Buenos Aires, Plus Ultra, 1983.

Villalobos, Sergio, *El comercio y la crisis colonial*, Santiago, Editorial Universitaria, 2.<sup>a</sup> edición, 1990.

Fecha de recepción: 11-10-2006

Fecha de aceptación: 6-4-2007

## MULETEER AND TERRESTRIAL TRANSPORTATION IN SOUTH CONE (MENDOZA, 1780-1800)

---

This paper explores the muleteer as an economic actor in terrestrial transportation in South Cone, specially in the route across the Andes in order to connect Atlantic and Pacific markets. Since Mendoza's customs records, this study has processed 120.000 freight-carrying mules to know the origin and destiny places, main routes, volume and kind of charge. The muleteer promoted an intensive activity in terms of transportation, trade and wine industry. As a result, he led the rise of a regional proto-bourgeoisie.

KEY WORDS: *Muleteer, terrestrial transportation, transandine voyage, proto-bourgeoisie, wine industry.*

---