

## II. TEXTOS CULTURALES DE LA MEMORIA

## EL ARRIERO: SUJETO HISTÓRICO CRIOLLO DEL CONO SUR

*Pablo Lacoste*

*Universidad Nacional de Cuyo*

¿Es el arriero el gaucho de la cordillera? ¿Podemos asimilar su figura al tradicional personaje de las pampas, pero con un escenario distinto? Evidentemente, ambos comparten su estilo de vida móvil, su amor por la libertad y su fuerte simbolismo cultural. Tanto el gaucho como el arriero conocen a fondo su propio territorio, y significan un punto de encuentro entre la naturaleza y la cultura, entre la geografía y la historia. Pero existe una diferencia esencial entre ambos.

Un agudo observador de la realidad sociocultural argentina del siglo XIX, como lo fue Sarmiento, alcanzó a detectar que ambas figuras eran diferentes. La atención del sanjuanino estuvo mucho más centrada en el gaucho que en el arriero. El gaucho aparece en numerosas de sus obras, generalmente asociado a la barbarie y a los factores que se califican como obstáculos para la organización racional del estado, la promoción de la riqueza y el comercio. La perspectiva sarmientina está fuertemente *empapada* de este enfoque, lo cual se reflejó en su vida política y sus decisiones, muchas de ellas terribles. El arriero no mereció tanta atención por parte de Sarmiento. Muy pocos párrafos de su obra dan cuenta de este actor social. Pero el sanjuanino tenía muy clara la diferencia entre ambos sujetos: el arriero no estaba incluido en la barbarie; *tampoco estaba en ja punta de lanza* de la "civilización". Pero se ganó el respeto de Sarmiento por su labor de promoción del comercio y la producción de riqueza. En la segunda parte de *Conflictos y Armonías* escribió al respecto: "La necesidad de exportar productos tan apetecidos creaba una clase de viajeros que llevaban a lomo de mula por *todas las* provincias, con lo que se estorbaban *los efectos del* extremo aislamiento" (Sarmiento, 1888, p.98). Sarmiento definía, pues, a los arrieros

como una clase, un grupo social de singular importancia para la vida socioeconómica de las ciudades cuyanas en el siglo XIX.

Posteriormente, los historiadores realizaron estudios empíricos sobre el gaucho y llegaron a conclusiones interesantes. Fernando Assuncao, miembro del Instituto Histórico y Geográfico del Uruguay y correspondiente de la Real Academia Española de la Historia, especialista en el gaucho, asegura que el mismo "lejos de ser un marginal, es producto axial de la cultura ganadera cimarrona (predadora, que no criadora) de las pampas húmedas atlántico-platenses en la América del Sur. Es el habitante (cruzador antes que estante) de la última frontera que constituyó dicha región". Luego lo define como un símbolo "de valor másculo, de natural vaquía ecuestre (..), de amor a la libertad, de indomable e indoblegable individualismo". Más adelante el autor añade: "miramos al gaucho como la esencia de nuestras tradiciones criollas, como la valla autóctona opuesta a la conquista ideológica que subsiguó a la era de las emancipaciones políticas" (Assuncao, 1999, pp.13-15). El autor también se interesó por el arriero, en el cual supo reconocer el papel que desarrolló en la tarea de abrir y mantener los canales comerciales en la región. Pero en el momento de definirlo, Assuncao se limitó a formular una tesis débil: desde su punto de vista, el arriero sería un "proto-gaucho", pues permitió una gran circulación de sujetos criollos en el siglo XVII, que se habrían transformado en gauchos en el siglo XVIII. Según este autor, el arriero habría evolucionado hacia el gaucho. Los documentos coloniales tienden a demostrar lo contrario: en efecto, la edad de oro de los arrieros fue simultánea a la de los gauchos en el último cuarto del siglo XVIII. Al contrario de la tesis de Assuncao, el arriero y el gaucho fueron simultáneos. Pero mientras uno se ocupaba de la ganadería depredadora en las pampas, el otro lideraba las redes comerciales y productivas en la región andina.

La debilidad de la tesis de Assuncao quedó demostrada en los trabajos de González Miranda (2000) y Conti (2001 y 2002), que dan cuenta del significativo volumen del comercio entre el Noroeste Argentino y el Norte Grande de Chile entre 1830 y 1930, fundamentalmente inducido por la industria salitrera. Los citados investigadores coinciden en marcar el importante rol que cupo a los arrieros en el traslado fundamentalmente de ganado a través de la cordillera. Inclusive, González Miranda distingue, entre el arriero argentino y el boliviano. El argentino se caracteriza por ser un mestizo que traslada muías y

vacunos, mientras el boliviano es indígena que transporta ovejas (González Miranda, 2000, p. 119). El autor destaca la importancia del arrieraje argentino cuyo aporte resultó funcional para el ciclo de auge del salitre en Tarapacá. "Pero además, los arrieros que se quedaron a trabajar en las salitreras en las faenas vinculadas a los animales, como talabarteros, corraleros, herreros, propios, etc., hicieron un aporte relevante a la identidad del pampino" (González Miranda, 2000 p. 128). Por su parte Conti destaca la tarea de los arrieros para conectar los mercados de Cuyo y el Noroeste Argentino, especialmente para trasladar vinos sanjuaninos a Salta y Jujuy, y llevar ganados en el sentido contrario. Además, la autora ha puesto en foco la importancia del comercio de Valparaíso a Coquimbo, de allí a San Juan, y luego hacia el NOA, tarea que también era llevada a cabo por los arrieros, estos silenciosos e invisibles habitantes de la montaña.

### **El arriero, señor de la cordillera**

En otras latitudes, la cordillera de los Andes se encuentra densamente poblada por grupos humanos dedicados a la agricultura, ganadería y minería. Las sierras del Ecuador, Perú y Bolivia muestran grandes masas de campesinos que adoptan una forma de vida sedentaria en las montañas. El problema central para el asentamiento de población estable en los Andes era la ausencia de una actividad económica que la sustentara. Saint Loup explicó este fenómeno, señalando que "el valle no alimenta al hombre. Aquí falta el agua, o por superabundancia de agua, o por resurgimiento de aguas sulfurosas; allí porque el viento barre la semilla y arranca los planteles. En el norte chileno la montaña produce cobre; en Bolivia, estaño; en el extremo sur, carbón y turba, pero en ninguna parte el centeno ni la patata que son el alimento del campesino de los Alpes" (Saint Loup, 1952. pp.57-58). Por estos motivos la zona de los Andes Centrales muestra un panorama muy distinto: allí no había población sedentaria, sino trashumante: los arrieros.

En las pampas argentinas, uruguayas y del sur del Brasil también se desarrolló una población nómada, propia de las zonas de frontera cultural y comercial entre el mundo hispanocriollo y el mundo indígena. El gaucho fue el hombre que vivía su libertad entre los fortines y las estancias, entre el malón y la aventura. Ser libre por naturaleza, sólo apegado

al paisaje pampeano, el gaucho llegó a transformarse en icono cultural del mundo rioplatense.

Entre el campesino sedentario de las montañas de los Andes del Norte y el gaucho nómada de las pampas, tenemos que considerar un tercer personaje, menos conocido que los otros, pero con una identidad igualmente fuerte y clara. El arriero era, igual que el campesino andino, un hombre de la montaña; pero a su vez compartía con el gaucho su propiedad de llevar en sí la clave del encuentro de dos mundos culturales y territoriales. Si el gaucho se hallaba entre el indio y el hispano criollo, el arriero estaba entre el Reino de Chile y las provincias del este cordillerano, que luego serían argentinas. A su vez, el gaucho no era ni indio "bárbaro" ni blanco "civilizado": era gaucho, el hombre de la frontera, muy celoso de su libertad, lo cual era un elemento constitutivo de su identidad. Lo mismo sucedía con el arriero, que no era ni plenamente argentino ni totalmente chileno: era de las montañas, lugar que se transformaba en su espacio de trabajo, su hogar fundamental y a la vez, su espacio constitutivo de identidad.

### **Los arrieros y su peso relativo en la sociedad**

A pesar del reducido lugar que han tenido hasta ahora en la historia oficial, los arrieros conformaron un grupo de singular importancia en la época colonial y el siglo XIX. Por ejemplo, hacia fines de los tiempos virreinales, la población de Mendoza no llegaba a los 10.000 habitantes. Y anualmente se trasladaban a Chile unas 25.000 cabezas de ganado y unas 10.000 arrobas de carga. Según los cálculos de Coria, el comercio de Mendoza con Chile alcanzaba el mismo volumen que el intercambio con el Este, es decir, con las provincias del Río de la Plata (Coria, 1988 p, 217). Este se realizaba con las tropas de carretas a través de caminos de llanura, mientras que aquél estaba en manos de los arrieros que debían subir y bajar los precipicios cordilleranos con sus mulas.

Para trasladar un volumen de carga tan considerable, eran necesarios numerosos arrieros. Sobre todo porque, conviene recordar, no podían atravesar la cordillera con vehículos con ruedas: los caminos de cornisa eran tan estrechos que sólo podía viajar a caballo, a lomo de mula o a pie. Además, los peligros del camino limitaban la cantidad de animales que

podía conducir un arriero. Por lo tanto, las demandas del comercio sólo podían ser satisfechas con un elevado número de personas dedicadas a estos servicios.

¿Cuántos arrieros atravesaban la cordillera? De acuerdo a la documentación de la Aduana de Mendoza, tomando una muestra de nueve años comprendidos entre 1780-1801 se registraron más de 630 arrieros. Algunos sólo aparecen en una oportunidad, con lo cual, no tenían una presencia permanente en la zona. Pero otros prestaban un servicio permanente y efectuaban anualmente dos, tres y hasta cuatro viajes redondos entre Cuyo y Chile en verano, y entre Cuyo y San Luis en invierno. Algunos casos resultan especialmente interesantes. Según el Registro de Aduana de 1785, realizaron ese año el viaje comercial de Mendoza a Santa Rosa de los Andes por el camino principal (es decir, el de Uspallata) un total de 152 arrieros. A ello habría que añadir los que utilizaban otros pasos, como el Pehuenche, Planchón, Las Leñas, Las Damas y fundamentalmente, el camino del Portillo. Además, estos datos sólo tienen en cuenta los viajes oficiales, contabilizados efectivamente por los controles de aduana. A ello habría que añadir el comercio no oficial que, según las estimaciones de Coria, eran 2,5 veces el volumen registrado oficialmente. Por lo tanto se puede estimar que anualmente atravesaban la cordillera más de 500 o 600 partidas de carga.

La procedencia de los arrieros era, fundamentalmente, del valle central de Chile y de las provincias cuyanas. Así se desprende del informe citado de la aduana correspondientes a 1785. Sobre los 152 arrieros registrados, 115 provenían del Valle Central (75,6%) y 32 de Cuyo (21%). Dentro de los chilenos, la mayoría de los arrieros tenían 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 eran de Mendoza (81%), mientras que los de San Juan eran menos (15%), tal como refleja el *Cuadro I*.

## Cuadro I

### 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			
	Santa Rosa de Los Andes	82	71,3	53,9
<b>Valle Central</b>				
	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
<b>Total Cuyo</b>		<b>32</b>	<b>100%</b>	<b>21,0</b>
<b>Sin datos</b>		<b>15</b>		
<b>Total General</b>		<b>152</b>		<b>100%</b>

---

*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, 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, pp.105-114.

¿Qué significaban estos arrieros en sus respectivas ciudades de origen? Para responder esta pregunta, conviene examinar los censos cercanos a la época. En el caso de Santa Rosa de Los Andes, el Censo General de Chile de 1768 registró una población de 2.801 habitantes. De este grupo, la población activa sería de aproximadamente el 40% es decir, 1120 personas, la mitad de las cuales serían mujeres; quedarían por lo tanto 560 varones. Sobre este total, los arrieros *registrados* en 1783 eran 83, equivalentes al 15% del total de la población activa masculina de Santa Rosa de Los Andes. De todos modos, estas cifras deben matizarse porque la población creció muy rápidamente. En 1768, fecha del censo, todavía no se había fundado la villa de Santa Rosa, hecho que se produjo recién hacia 1791. Esto le dio un fuerte impulso a la actividad local, y la población experimentó un sensible incremento, hasta llegar a 11.700 personas según el Censo de 1813: en 45 años la población se multiplicó por cinco (Cubillos Meza, 1992 p. 88). A pesar de estos matices, no deja de ser importante el grupo de los arrieros dentro de Santa Rosa de Los Andes.

Del lado cuyano sucede algo parecido. El significado de los 24 arrieros mendocinos, registrados en los libros de la Aduana, era relevante dentro del grado de desarrollo que tenía entonces su provincia de origen. Así se desprende de los datos producidos por el censo de 1803. Este registró en Mendoza 1023 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, entre las cuales las más frecuentes eran pulperos (47) viajantes (43), carpinteros (38), arrieros (23), comerciantes (20), *mercader* (9) *sastre* y *zapatero* (8), herreros y estudiantes (7). Sólo había tres oficios más difundidos en Mendoza que el del arriero: pulperos, viajantes y carpinteros. A la vez, había más arrieros que comerciantes y tres arrieros por cada estudiante (Martínez, 1961 p. 38).

De todos modos, los datos censales son muy poco representativos de la realidad de un grupo social esencialmente móvil como los arrieros. Estos se hallaban constantemente en circulación a través de las montañas y travesías. Cuando un arriero viajaba a Chile, entre el tiempo de ida, permanencia y regreso, requería de un mes. Y con frecuencia, en poco



tiempo volvía a emprender *un nuevo viaje* (en muchos casos la Aduana muestra que el arriero ingresa y egresa el mismo día). Por lo tanto, el censo muestra apenas un pequeño porcentaje de los arrieros reales y efectivos. Ello fue detectado por Sarmiento quien, al describir el comercio cuyano en la época del virreinato del Río de la Plata, señaló que el mismo había alcanzado un importante volumen, y que era realizado por dos actores principales: las carretas y los arrieros. De aquellas, el sanjuanino dio cuenta de los 23 principales empresarios que se dedicaban al rubro, con sus nombres y cantidad de vehículos que poseía cada uno. Pero "con respecto a las tropas de muías no puede darse igual detalle por la enorme cantidad de arrieros" (Sarmiento, 1852 pp. 229-230). El arriero, ese jinete invisible de la cordillera, poco a poco se tornaba visible.

### **La invención del arriero**

Cuando los viajeros europeos o rioplatenses llegaban a la cordillera de los Andes, disponían de bastante información sobre el panorama que iban a encontrar: la monotonía del camino de las pampas, el colorido oasis cultivado en los alrededores de la ciudad de Mendoza y la agresividad del camino cordillerano: nieve, frío, altura. Pero muy pocas noticias previas llegaban a Buenos Aires (y mucho menos a Europa) acerca de los arrieros. Por lo tanto, una vez en tierras cuyanas, los viajeros se asombraban al tomar conocimiento de este original grupo social. Allí advertían que era muy recomendable conseguir la compañía de ellos para realizar el cruce de la cordillera. Y una vez en camino, rápidamente se asombraban al observar la consistencia que los arrieros tenían como grupo social, su espesor e identidad.

Los viajeros se sentían como los descubridores de un sujeto cultural propio de la cordillera. Y por eso, en buena parte de las crónicas que elaboraron como resultado de estas andanzas a través de la montaña, se dedicó un lugar especial al arriero. Como ejemplo, podemos citar el caso de Santiago de Estada, diplomático rioplatense que cruzó los Andes en 1872 para cumplir funciones cerca del gobierno de Chile. Tras llegar a Santiago, el autor elaboró unas crónicas de su viaje, donde dio cuenta de los puntos salientes. Y precisamente la figura del arriero fue uno de los temas que más atrajo su atención. De Estada lo definió en los siguientes términos:

Conductores de la vida para el comercio i de la felicidad para el que sueña con el amor i la fortuna, son portadores de una dicha de que no disfrutan, de una fortuna de que no gozan, de una historia en que no son actores. En momentos de prueba para mi país, yo he bendecido al hombre oscuro que me traía la palabra de consuelo encerrada dentro de los pliegues de una carta, que comunicaba con una hoja de papel la frontera de dos pueblos, la morada del extranjero con la casa amada de la patria.

El hombre de los Andes es el lidiador heroico que consagra su vida a la sociedad, que. no guarda en su corazón ni su nombre ni su recuerdo.

"La única huella que él deja sobre la tierra es la que imprime su planta destrozada en la nieve de las alturas". "Pero ¡ai! Detrás del correísta viene el nublado: el nublado trae lluvia para el valle i nueva nieve para las cumbres: nieve que llena los huecos formados por sus pies i borra el rastro sangriento del hombre de los Andes!" (Estrada, 1872 pp. 152-153).

La semblanza del arriero, para De Estrada, incluía como elemento clave, su anonimato. El autor, a pesar de pertenecer a una familia ilustrada de la élite porteña, ignoraba la existencia misma del "gaucho de la cordillera". No tenía ni los menores datos de su trabajo silencioso y eficaz para garantizar los circuitos comerciales y los servicios del transporte y las comunicaciones entre Argentina y Chile, mediante una tarea notablemente exigente y riesgosa.

El arriero era un sujeto muy particular de las tierras cuyanas. Una y otra vez llamó la atención de los extranjeros que visitaban las montañas de la región. Como resultado, se elaboraron descripciones sumamente interesantes. Así por ejemplo Saint Loup definió a los arrieros en los siguientes términos:

Magníficos jinetes, centauros ascéticos, todo músculos, tan cobrizos como sus padres, quemados por la nieve y el sol, quisquillosos en cuestiones de honor, generosos hasta el reparto total de su pobreza; pero también violentos,

cruelles y solapados he hallado en ellos a los últimos grandes señores de América del Sur.

Las palabras del autor revelan la mirada de un experto alpinista europeo de mediados del siglo XX, que descubrió la identidad del arriero a su paso por la cordillera andina. A fuerza de entablar diálogos con los pobladores de la montaña, Saint Loup definió con precisión la identidad del arriero:

El arriero dirige la emigración periódica de los grandes rebaños en el interior de las provincias argentinas y, más frecuentemente, de la Argentina a Chile, asegura su paso a través de la cordillera. Trabajo especializado, penoso, peligroso y mal pagado (Saint Loup, 1952 p. 58).

El trabajo habitual de los arrieros era cruzar la cordillera conduciendo las "arrias" de animales. Ello implicaba un viaje de aproximadamente siete días por un terreno a la vez agresivo y desierto. A lo largo de una semana, el arriero estaba expuesto a las más violentas tempestades, en caminos de cornisa de cuatro pulgadas de ancho, entre la pared de piedra y los precipicios. Tenía que enfrentar el frío, el cansancio, el miedo y la soledad. Pero su fortaleza le permitía superar los obstáculos. Santiago Estrada, diplomático rioplatense que atravesó la cordillera en 1872 para cumplir funciones en Chile en la década de 1870, señaló justamente estas características:

El arriero pasa su vida al borde de los abismos, suspendido entre el cielo y la tierra, conduciendo sobre el lomo de sus muías los productos que cambian los comerciantes chilenos i argentinos, i el correista que atraviesa aquellas inmensas soledades llevando sobre los hombros el fardo de la correspondencia i la nieve que cae sobre su cabeza, son dos tipos de valor i de fuerza que sobrepasan la talla vulgar (Estrada, 1872, pp. 152-153).

Allí estaba la cordillera, con sus 4.000 metros de altitud en la Cumbre, sus abismos y desfiladeros, sus tormentas y aludes. El arriero debía superar todas estas pruebas, una y otra vez, para recorrer su camino, llegar a Santiago y después iniciar de nuevo la travesía de la montaña. Lo que para los cronistas rioplatenses o europeos suponía una epopeya heroica y

única, saturada de peligros, para los arrieros era una jornada más dentro de su estilo de vida.

Su vida se desliza entre las privaciones i el trabajo: se alimentan con el pan duro i amargo que llevan en el zurrón i se calientan con la leña que conducen en la grupa de sus muías; duermen en las casuchas miserables abiertas en la roca viva o bajo la bóveda inmensa del cielo: marchan sobre la nieve abriendo paso, muchas veces, a las cabalgaduras vencidas por la fatiga o amedrentadas por el huracán: sus oídos no escuchan otras armonías que las que producen el torrente i la avalancha que rueda estrepitosamente: sus pulmones, oprimidos por la rarefacción del aire, funcionan con dificultad (Estrada, 1872, pp. 152-153).

En días de buen tiempo, debía avanzar lo más rápido posible para evitar que la tempestad lo sorprendiera en medio de la cordillera. Para ello, debía desarrollar múltiples habilidades, para controlar los animales, manejar los tiempos en la montaña y abastecerse de la manera más rápida y eficaz posible. Por ejemplo, su capacidad para obtener agua de las vertientes en plena marcha, fue una de las características que llamó la atención del inglés Robert Proctor:

Los arrieros, al pasar los diferentes arroyos, bajan guampas agujereadas en el borde y atadas a un tiento largo, y de este modo levanten agua para aplacar la sed sin detener la marcha.

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

Los arrieros chilenos madrugan mucho para concluir su jornada a las cuatro de la tarde, cuando el sol tiene suficiente calor para calentar y secar el sudor de sus muías. En esta detención, hasta ponerse el sol, plantan los toldos de

los dueños de las cargas. Hacen sus fuegos y traen agua con mucha prontitud. El peón de mano dirige al pasajero o pasajeros dos horas antes de salir la recua, prevenido de fiambres y lo necesario para darle de comer a las doce del día, y muchas veces antes, en sitio cómodo y distante solamente una cuarta parte de la jornada, con agua y leña. Estas tres partes las hace el que va a la ligera en sitios ásperos en cinco horas, de modo que si sale a las cinco de la mañana, llega a las diez del día, con descanso de más de cuatro o cinco horas, saliendo a completar la jornada a las tres o cuatro de la tarde y llegando a hora en que ya está todo prevenido para hacer la cena y sancochar la carne para , comer al mediodía del siguiente, cocida, asada y competentemente aderezada (Concolorcorvo, 1773, pp. 150-151).

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

Llevan los arrieros una mula o yegua que sirve de guía a las demás y la llaman madrina. Le ponen un cencerro o campanilla en el cuello, y por donde pasa ésta van las demás. Si se extravía una carga tocan la campanilla y viene la bestia extraviada al sonido; si quieren parar la recua, primero para la madrina; y para componer las cargas y cargar las bestias les tapan la cabeza con un poncho y se están quietas. Cuando les quieren hacer caminar a prisa hacen dar vuelta al lazo o rienda que llevan a la mano y sólo con el ruido caminan (Haenke, 1943, p. 276).

Los arrieros procuraban cuidar todos los detalles para asegurarse el control de la situación en un medio agresivo y hostil. Con frecuencia, a pesar de todas las precauciones que tomaren, las circunstancias los desbordaban y se producían los accidentes, con la muerte de personas y animales. De allí la cantidad de osamentas de mulares que solían verse en el fondo de los barrancos, como así también, las cruces de jalonaban el camino trasandino.

Por lo general, nadie se atrevía a atravesar la cordillera de los Andes sin la asistencia de un arriero. Porque su compañía brindaba seguridad y aumentaba las chances de éxito para la travesía. Así lo explicó Concolorcorvo como resultado de su viaje en el siglo XVIII:

Tengo por muy conveniente que los caminantes precisados a hacer sus viajes con arrieros pidan al dueño de la recua un peón de mano práctico en el camino. Este sirve de muchísimo alivio al pasajero que quiere caminar con alguna comodidad desde Mendoza hasta el valle del Aconcagua.

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

Los criados que (levan los pasajeros, que comúnmente son negros esclavos, son unos trastos inútiles y casi perjudiciales, porque además de su natural torpeza y ninguna práctica en los caminos, son tan sensibles al frío que muchas veces se quedan inmóviles y helados, que es preciso ponerlos en movimiento al golpe del látigo y ensillarles sus caballerías y quitarles la cama para que se vistan, lo que sucede alguna vez con tal cual español, a quien es preciso provocar con alguna injuria para que entre en cólera y circule la sangre (Concolorcorvo, 1773, pp. 149-150).

Los arrieros dominaban todo el escenario: el camino y la nieve, las piedras, el agua, las muías y el tiempo. Los cronistas coincidían en reconocer los conocimientos que tenían del espacio cordillerano. Así, por ejemplo, Proctor definía al camino trasandino como el espacio familiar de "el arriero que lo había recorrido toda su vida" (Proctor, 1920 p. 50). En efecto, la vida misma del arriero se hallaba en los caminos trasandinos, a través de los cuales, lo arriesgaba. Precisamente desde el alto riesgo de los desfiladeros andinos y la humildad de sus ambiciones, se esculpía su identidad.

El arriero i el correista aspiran la muerte con el aire como los monjes de los Alpes. Cuando las nieves los estrechan, ella les envía sus caricias con el

soplo de los ventisqueros. I sin embargo, a despecho del huracán que ruje, de las nieves que caen, de la tormenta que estremece las montañas, ellos las atraviesan cantando i pensando en el pobre hogar que les aguarda en el fondo del valle (Estrada, 1872, pp. 152-153).

El arriero aparece en la literatura como un símbolo de los hombres más valientes, capaces de enfrentar los mayores obstáculos puestos por la naturaleza, entre los abismos y quebradas de la cordillera. Son los símbolos de la audacia en función de una tarea y un servicio. A partir de la documentación de los Archivos, se van a poder con mayor precisión la identidad de este grupo social que resulta tan poco conocido y a la vez, tan relevante de la Argentina Criolla.

## **CONCLUSIÓN**

Contrariamente a lo que ha sostenido Assuncao, el arriero no fue un mero proto gaucho. El arriero facilitó la circulación de hombres del norte y oeste argentino hacia las pampas en el siglo XVII, lo cual pudo facilitar el surgimiento del gaucho en el siglo XVIII. Pero esta actividad no puede agotar la esencia del arriero. Al contrario, esa función fue muy periférica a la tarea comercial y empresaria llevada a cabo por el arriero, que se inició en los siglos XVI y XVII, para madurar en los siglos XVIII y XIX, hasta culminar en el primer tercio del XX. El ciclo del gaucho, en cambio, fue mucho más corto. Su etapa de auge estuvo en el siglo XVIII, la llamada "edad del cuero" por el auge de la ganadería depredadora; luego declino en el siglo XIX, para resurgir debido a las guerras civiles; pero a partir de las presidencias de Mitre y Sarmiento, el gaucho declina definitivamente. El arriero le sobrevivió por un siglo. Por lo tanto, no puede nunca ser definido como "proto-gaucho".

El arriero fue el principal responsable del comercio regional entre Cuyo, el Valle Central, el Noroeste argentino, el altiplano boliviano, la Puna y la zona de Atacama y Tarapacá. Por esos lugares casi no existían caminos para carretas, con lo cual el transporte de cargas se hacía con tropas de muías a cargo de los arrieros. Estos debían garantizar el traslado de

miles de cabezas de ganado hacia Chile, junto con los vinos, las pasas, zurroneos de yerba y demás bienes. En verano su principal ruta era el camino trasandino; y en invierno viajaban a la región pampeana para adquirir ganado, trasladarlo a los valles cordilleranos y engordarlos allí, a la espera de la reapertura del camino a Chile.

Además, es preciso destacar que eran muy numerosos: solamente en Cuyo circularon más de 600 arrieros en las dos últimas décadas del siglo XVIII. Los arrieros constituyeron una "clase de viajeros", como dice Sarmiento, que podría definirse como una suerte de proto-burguesía comercial y ganadera. De esta manera surgió un actor de relevante importancia, conocedor del territorio de las montañas, empresario responsable al cual se le confiaba el patrimonio, en la práctica de un oficio en el cual arriesgaba su vida entre los precipicios, el viento blanco y la nieve.



## **BIBLIOGRAFÍA**

ASSUNCAO, Fernando: *Historia del gaucho: el gaucho: ser y quehacer*. Buenos Aires, Claridad, 1999 pp. 13-15.

GONCOLORCORVO: *El lazarillo de ciegos caminantes desde Buenos Aires hasta Lima, 1773*. Buenos Aires, Compañía Sudamericana de Billetes de Banco, 1908, pp. 150-151.

CONTI, Viviana: *Salta entre el Atlántico y el Pacífico. Vinculaciones mercantiles y producciones durante el siglo XIX*. En: Bandieri, Susana: *Cruzando la cordillera. La frontera argentino-chilena como espacio social*. Neuquén, Universidad del Comahue, 2001, pp. 233-261.

CONTI, Viviana: *Entre la plata y el salitre. Los mercados del Pacífico para las producciones del norte argentino (1830-1930)*. En: Conti, Viviana y Lagos, Marcelo (compiladores): *Una tierra y tres naciones. El litoral salitrero entre 1830 y 1930*. Universidad Nacional de Jujuy, 2002, pp. 119-137.

CORIA, Luis: *Evolución económica de Mendoza en la época colonial*. Mendoza, UNC. F.C.Económicas, 1988, p. 217.

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, p.88.

ESTRADA, Santiago: *Apuntes de viaje. Del Plata a los Andes. Del mar Pacífico al mar Atlántico*. Santiago, Imprenta del Ferrocarril, 1872 pp. 152-153.

GONZÁLEZ MIRANDA, Sergio: *Arrieros argentinos en la pampa salitrera del norte chileno*. En: *Revista de Estudios Trasandinos*, año IV, n° 4, julio 2000, Santiago de Chile, pp. 117-130.

HAENKE, Tadeo: *Viaje por el Virreinato del Río de la Plata*. Buenos Aires, 1943. Citado en MARTÍNEZ, Pedro Santos: *Historia Económica*

de *Mendoza durante el virreinato*. Buenos Aires, Ciudad Argentina, 2000, p. 276.

MARTÍNEZ, Pedro Santos: *Historia Económica de Mendoza durante el virreinato (1776-1810)*. Buenos Aires, Ciudad Argentina, 2000, p. 38.

PROCTOR, Robert: *Narraciones del Viaje por la Cordillera de los Andes y residencia en Lima y otras partes del Perú en los años 1823 y 1824*. Buenos Aires, Vaccaro, 1920 p. 50.

SAINT LOUP: *Montañas del Pacífico*. Barcelona, Juventud, 1952 pp. 57-58.

SARMIENTO, Domingo Faustino: *Conflicto y armonía de razas en América. Segunda Parte (1888)*. En: *Obras Completas*, tomo 38 p. 98.

SARMIENTO, Domingo Faustino: *El comercio entre Chile y la República Argentina por la cordillera*. En: *Sud América*, tomo II, 1852. *Obras Completas*, tomo 10, pp. 229-230.