

Los arrieros de la sierra central durante el siglo XIX

Nelson Manrique

EL ARRIERAJE CUMPLIO un rol trascendental en la organización de la economía regional de la sierra central a lo largo del siglo XIX. En los hechos, esta actividad constituyó la columna vertebral del desarrollo de la economía mercantil en la región en los tres siglos anteriores a la construcción del Ferrocarril Central, la cual fue concluida a inicios del siglo XX, e incluso siguió jugando un rol significativo luego de que éste entrara en funciones, en base a una radical redefinición de los circuitos tradicionales, hasta un periodo relativamente reciente. Los apuntes que siguen pretenden brindar una visión muy general de la naturaleza y las características de esta actividad, su impacto en la organización de la economía regional y del universo de relaciones sociales que se entretajeron en torno a los arrieros y el arrieraje.

Arrieraje y economía regional

La importancia de una red de transporte de mercancías es directamente proporcional a la magnitud de los intercambios mercantiles existentes, y ésta, a su vez, lo es del grado de división social del trabajo imperante en un momento histórico dado. Dicho en otras palabras: la circulación de mercancías, una de cuyas concreciones físicas es el transporte, solo es posible allí donde previamente se producen tales mercancías. La *producción mercantil* precede a la *circulación mercantil*, y aquélla sólo es posible allí donde existen algunas condiciones históricas específicas, entre las cuales las más importantes son la existencia de productores independientes, capaces, por tanto, como propietarios de enajenar sus productos, y la existencia

de un cierto nivel de *división social de trabajo*, sin el cual no hay intercambio mercantil posible, pues es claro que solo puede haber intercambio mercantil allí donde se enfrentan dos productores que poseen productos diferentes. La condición necesaria para el intercambio de dos *valores de cambio* equivalentes es que éstos se materialicen en *valores de uso* diferentes.

Las consideraciones sumariamente expuestas pueden ayudarnos a explicar por qué la sierra central fue una región particularmente privilegiada para el desarrollo del arrieraje. En un trabajo anterior¹ hemos analizado el grado relativo de desarrollo de la circulación mercantil en la región, constatando que ésta fue una de las regiones que mayor dinamismo mostró en el Perú de la primera época republicana. A este hecho contribuyeron un conjunto de circunstancias históricas específicas, que permitieron el desarrollo de una amplia producción mercantil en las distintas ramas de la producción regional. El análisis de éstas es importante en tanto puede permitir no solo una mejor aproximación a las características de la producción regional, sino también a las especialidades de los diversos circuitos mercantiles de arrieraje organizados en el periodo. Muy sintéticamente, las características de la producción regional durante el siglo XIX pueden caracterizarse así:

1) Luego de la decadencia de la producción argentífera de Potosí, la sierra central pasó a jugar el rol hegemónico en la producción de plata en el Perú, manteniendo su hegemonía a lo largo de un siglo, desde fines de siglo XVIII. Puede tenerse una idea de la decisiva importancia de la producción argentífera de Cerro de Pasco y Huarochirí si se considera que entre ambas regiones –los núcleos mineros más importantes de la sierra central– se llegó a aportar el 85% de la producción de plata del Perú desde 1833 en adelante, precisamente en el periodo cuando la exportación de plata amonedada constituía el rubro principal del comercio exterior peruano: “En 1825 las exportaciones de moneda representaron el 90% del total de las exportaciones peruanas, porcentaje que en 1840 fue cerca de 82%”².

2) La guerra independentista llevó al colapso a las haciendas de la región, pero la ruina de los antiguos terratenientes –de origen predominantemente peninsular– abrió el paso a un masivo proceso de transferencia de las tierras a una nueva fracción hegemónica cuyas bases de acumulación se asentaron en la minería argentífera y en el comercio y el transporte ligados a ella. La expansión de la minería regional permitió la expansión del comercio y el desarrollo de una próspera ganadería afirmada particularmente en las tierras altas vecinas. Como veremos, los arrieros jugarían un rol decisivo en este proceso.

Esta fracción minero—comercial—terrateniente impulsó el proceso más ambicioso de modernización de la ganadería del país durante el siglo XIX, capitalizando intensivamente sus explotaciones y proyectando su producción a mercados extrarregionales. La aguda inflación y la escasez de alimentos en Lima, que acompañó al boom del guano, se convirtió en uno de los acicates fundamentales de este proceso, estimulando la exportación de productos agropecuarios que en la capital encontraban mejores precios: “Nada más general en Lima que confesar que los víveres de mejor calidad son oriundos de su proveedora Huancayo”, afirmaba el subprefecto de esta provincia al promediar la década del 70.”³

3) La expansión de la economía regional propició el desarrollo de prósperas ciudades, donde residían los mineros, terratenientes y comerciantes, quienes generaban a su vez una demanda regular, tanto de productos nacionales como importados, la cual dinamizó un importante comercio, particularmente con la capital, que constituyó la contrapartida de las exportaciones de minerales y productos agropecuarios enviados desde la región a la costa.

4) La existencia de un conjunto de comunidades campesinas particularmente vigorosas permitió el desarrollo de una sólida economía campesina. Desde la época colonial las haciendas no pudieron desarrollarse en las tierras bajas del valle del Mantaro, las más fértiles tierras agrícolas de la región, circunscribiéndose su área de expansión a las tierras altas, ganaderas, donde, además, tenían que competir con las comunidades, que controlaban las tierras bajas y además poseían tierras de pastos en esta zona. Esto dio a la economía campesina de las familias comuneras una base extraordinariamente sólida. La región tenía, además, una larga tradición mercantil, basada en un alto nivel de desarrollo de la división social del trabajo entre las comunidades, la cual encontraba su mejor expresión en la feria dominical de Huancayo, cuyas primeras referencias se remontan a 1572, el año de la fundación española de esa dinámica ciudad serrana.

5) Otro núcleo económico de gran dinamismo comenzó a desarrollarse con creciente intensidad a partir de mediados de siglo XIX en la región de ceja de selva aledaña al departamento de Junín. La insurrección de Juan Santos Atahualpa, a mediados del siglo XVIII, sustrajo las tierras de los valles selváticos de la región al control del aparato burocrático colonial, permaneciendo esta situación así hasta mediados del siglo XIX, cuando el presidente Ramón Castilla envió una expedición militar a Chanchamayo, que en 1847 finalmente recuperó a sangre y fuego estos territorios para la soberanía del Estado peruano. Para asegurar el control definitivo de las comarcas recupe-

radas, se construyó un fuerte artillado, el fuerte de San Ramón, donde una guarnición permanente se encargaba de velar por la seguridad de los colonos asentados en los alrededores, en previsión de los ataques que los nativos podían intentar para reivindicar las tierras que les habían sido nuevamente usurpadas. En estas tierras de colonización se instalaron núcleos formados particularmente por extranjeros migrantes, que desarrollaron la explotación de la caña de azúcar, de la cual se derivaba aguardiente y chancaca, que tenían un amplio mercado en la región, así como café, para la exportación. Como los nuevos territorios abiertos a la colonización no poseían asentamientos humanos que pudieran aportar la mano de obra necesaria para laborar en las explotaciones agrícolas, era necesario atraer la mano de obra migrante desde la sierra y proveerla de las vituallas necesarias para su subsistencia, trayéndolas desde los valles serranos. Se explica, por eso, que la crisis del arrieraje, producida por la guerra con Chile, provocara la ruina de estas exportaciones en la década del 80.

6) Finalmente, además de las ventajas que reportaba a la sierra central su cercanía a la ciudad más importante del país, Lima, se añadía la de disponer de otros mercados prometedores como los de Cerro de Pasco, Junín, Tarma, Oroya, Jauja, Huancayo, Pampas, Huancavelica y Acobamba. La demanda que generaban estos asentamientos urbanos aseguraba las condiciones para una permanente expansión de la producción agropecuaria, siempre y cuando, claro está, se pudiera encarar los problemas que planteaba el transporte de carga en una región tan accidentada y desprovista de infraestructura caminera.

A partir del cuadro de la economía regional que hemos trazado, se puede intentar una caracterización de los más importantes sistemas de arrieraje establecidos, los cuales se diferenciaban por su ámbito de influencia, por los productos transportados, el tipo de bestias de carga utilizadas y el destino de la producción movilizada.

Arrieraje y minería

El circuito minero argentífero constituyó el eje de la economía regional en la primera mitad del siglo XIX y en torno a él se organizó el conjunto de las otras actividades. En su funcionamiento debieran distinguirse dos fases, derivadas de la propia lógica de la producción minera, que planteaban requerimientos diversos. En efecto, una era la lógica de la fase del acopio del mineral y otra distinta la del transporte de la producción a sus mercados de destino.

La primera se explica por la propia naturaleza de la explotación minera regional durante el periodo. Esta se caracterizaba por desarrollarse en pequeñas explotaciones en millares de pozos diseminados en centenares de kilómetros cuadrados con una muy rudimentaria tecnología. Era necesario, pues, acopiar el mineral para llevarlo a las concentradoras donde sufriría un primer procesamiento y, convertido en *plata piña*, ponerlo en condiciones de pasar a la segunda fase, a su transporte a la capital, donde sería amonedado para lanzarlo a su destino final: la exportación o —en un volumen mucho más reducido— su uso en las transacciones monetarias en el interior del país.

El circuito descrito tuvo su origen en un periodo anterior al que venimos analizando, habiéndose formado durante la etapa colonial, conjuntamente con el inicio de la expansión de la minería de Cerro de Pasco. Esta requería crecientemente de una ingente cantidad de bestias de carga, las cuales tenían que ser transportadas, a su vez, desde regiones apartadas. Un primer tipo de acémilas utilizadas eran los camélidos andinos, particularmente las llamas, que existían en la región y se adecuaban perfectamente a los pastos de altura allí existentes. Su número, sin embargo, era insuficiente, lo cual generó la necesidad de importar, desde el departamento de Huancavelica, llamas cuya venta, conjuntamente con la de la lana de alpaca, constituyó uno de los rubros principales de exportación de Huancavelica hacia la sierra central durante el siglo XIX. La importancia de este comercio era grande aún a inicios del siglo XX, como lo constataba el prefecto de Huancavelica:

“De las provincias de Huancavelica y Angaraes se exporta lana de alpaca, exportación que puede calcularse en 3500 quintales al año, y la de llamas, que se llevan al Cerro de Pasco para el carguío de metales en 9 ó 10 mil anualmente, entre las dos provincias, siendo éste el cálculo más o menos concreto”⁴

Una sugestiva inferencia se deriva del testimonio transcrito. Esta tiene relación con el impacto de este comercio en la economía campesina de las comunidades huancavelicanas. Los principales productores de camélidos andinos eran las comunidades campesinas de la región, pues las haciendas preferían criar vacunos y ovinos, los cuales estaban menos expuestos a las epidemias que periódicamente diezmaban a los rebaños de llamas y alpacas. Ahora bien, las cifras señaladas muestran un intercambio de un volumen muy significativo, lo suficientemente grande como para preguntarse acerca de la consistencia de la imagen ideológica que sitúa a las comunidades de la región durante el siglo pasado, al margen de los intercambios mercantiles, mostrándolas adscritas a una autárquica economía natural que las colocaba al mar-

gen del mundo; por tanto, impermeables a las influencias exteriores. Naturalmente, quedan interrogantes fundamentales que contestar: ¿Qué proporción de los ingresos familiares campesinos correspondía a la comercialización de las llamas cargueras? ¿En qué eran utilizados los recursos monetarios así conseguidos? ¿Cómo estaban organizados los circuitos de comercialización de las llamas? ¿Quiénes organizaban y controlaban este circuito? La respuesta a estos interrogantes solo será posible en base a nuevos avances en la investigación empírica.

La exportación de llamas mantuvo su importancia hasta la primera década del siglo XX, cuando la expansión del Ferrocarril Central provocó su declinación definitiva. Tal cuestión la constataba una autoridad huancavelicana en 1912: “la venta de este animal (las llamas) en el Cerro de Pasco constituyó en otra época una industria de importancia, pero la llegada del ferrocarril a esa ciudad disminuyó su demanda, que hoy es muy pequeña”⁵.

La utilización de las llamas tenía, sin embargo, graves desventajas, que limitaban su rentabilidad a determinados rubros del transporte. Afirmaba el subprefecto de Angaraes, “(éstas) apenas pueden transportar un peso de *treinta a cuarenta* kilos, dando lugar al fraccionamiento de bultos, que demanda un mayor gasto. Por eso, este medio de transporte se reduce a ciertos artículos”⁶. A esta limitación habría que sumar otras: la lentitud de las llamas y su escasa resistencia en las zonas bajas cuando al descender a la costa era necesario recorrer zonas desérticas, con muy escasos pastos y carentes de agua por largos trechos. En estas condiciones, la mortandad en las tropillas de llamas era muy elevada, por lo cual se privilegiaba a las mulas para el transporte del mineral al litoral. Estas reunían un conjunto de ventajas con relación a las llamas: eran más veloces, lo cual acortaba el tiempo de transporte; poseían mayor resistencia, pudiendo transportar una carga tres veces superior a la que llevaban las llamas y dos veces mayor que la que cargaban los burros (véase el Anexo No. 1); hacer jornadas más largas, adaptándose mejor a los pastos costeños y soportando mejor la carencia de agua por periodos prolongados.

Estas características hacían muy codiciadas a las mulas, pese a su mayor precio en el mercado, pues permitían abaratar costos en el transporte, al permitir conducir una cantidad similar de carga con recuas menores, con relación a aquéllas formadas por llamas, lo cual permitía economías por menor consumo de pastos, por la utilización de un menor número de arrieros para su conducción y por el menor tiempo utilizado en el transporte. Las mulas podían, además, competir sin problemas con las llamas en el transporte en las punas y en territorios accidentados, superándolas ampliamente cuando había que desplazarse en territorio costeño, donde su mayor resis-

tencia al hambre y la sed las hacían insustituibles. Puede afirmarse, por tanto, que el papel de las llamas debió ser dominante en la fase del acopio del mineral, que se realizaba en el interior de la región, en un habitat homogéneo, mientras que en la base de transporte al litoral debió ser dominante la utilización de las mulas.

La provisión de las mulas planteaba un agudo problema, en tanto éstas no eran criadas en una escala significativa en la región. Existían más bien una crecida cría de asnos en Jauja, que el subprefecto de la provincia estimaba en unos 20 mil durante la década del 70, “que sirve diariamente para el arriaje”⁷. Estos, sin embargo, eran utilizados fundamentalmente en el transporte de alimentos, particularmente de huevos, que eran enviados por cargas al mercado limeño.

La demanda de mulas para la minería permitió la persistencia de un gran circuito arriero de origen colonial: aquel que enlazaba el norte de Argentina con la sierra central del Perú, atravesando la región más accidentada de la cordillera de los Andes, el sur andino.⁵

Este circuito partía de Salta y Tucumán, donde las mulas allí criadas se reunían con aquellas adquiridas en Córdoba, Buenos Aires, Santa Fe, Corrientes e incluso de Brasil, para luego arrearlas en tropillas de millares de bestias, que en un trayecto que duraba largos meses, eran conducidas al Alto y Bajo Perú, comercializándolas en el trayecto en ferias especialmente destinadas a este objetivo. Este circuito fue organizado por la iniciativa privada de los comerciantes en mulas y solo en el periodo colonial tardío fue asumido por el gobierno virreinal. Recién en 1747 se decidió la creación de un correo fijo que uniera Buenos Aires con el resto del virreinato peruano y solo en 1768 Carlos III decidió incorporar el Servicio de Correos, como Servicio Oficial a la Corona, lo cual permitió regularizar la organización de las casas de postas y pascanas donde los viajeros podían descansar, obtener sus vituallas y mudar de cabalgaduras para continuar la marcha. Se entiende que la organización de esta red logística, que soportaba el transporte trasandino, jugó un rol capital en la organización social del espacio andino: la instalación de pascanas y casas de postas permitían el desarrollo de asentamientos urbanos, donde se concentraban comerciantes que prosperaban gracias a su tráfico con los viajeros; suponía la organización de complejas redes de servicios para garantizar la provisión de agua, alimentos, pasturas para las cabalgaduras, bestias de remuda, alojamiento para los viajeros, apoyo militar en las zonas peligrosas —particularmente en las zonas del norte argentino, escenario de cruentos enfrentamientos con los indios *pampas*—, etc.

En las postas y pascanas emergieron pues las ciudades, de acuerdo con una ley de formación en la que jugaba un rol capital la distancia relativa entre

un punto de posada y otro, separados éstos por una unidad de medida comprensible solo a partir del grado de desarrollo de las fuerzas productivas imperante en la rama del transporte en el periodo: la *jornada*, que medía la extensión del recorrido promedio que un convoy podía desarrollar en un día. Naturalmente, esta medida resulta sumamente irregular en términos absolutos; su longitud podía variar con el grado de fragocidad del terreno, con la disponibilidad de agua y pastos para las bestias, con la existencia o no de territorios propicios para la instalación de pascanas en un lugar dado, etc.

La emergencia de las ciudades, con sus indudables implicancias en la organización de la geografía social regional, era fuertemente tributaria, pues, de la ubicación de tales posadas para arrieros y ellas explican en buena medida la prosperidad de unas urbes y la ruina o el estancamiento de otras. Un ejemplo singularmente claro de lo afirmado lo proporciona la ciudad de Huancayo que hasta fines del siglo XVIII era un pequeño pueblo sin mayor importancia pero que vio aumentar notablemente su gravitación al desarrollarse el circuito de arrieraje ya señalado, por encontrarse a una jornada justa de dos pascanas importantes, Jauja al norte y Huambo al sur. Esta estratégica ubicación permitió que llegase a ser la ciudad más importante de la sierra central, desplazando desde mediados del siglo XIX a Concepción, otra ciudad también enclavada en el valle del Mantaro que inicialmente tuvo una mayor importancia, pero que perdió la partida cuando el prefecto de Junín decidió trasladar la casa de postas que allí existía a Huancayo, cuya ubicación era equidistante de las pascanas aledañas⁹.

Para el análisis del comportamiento de los arrieros provenientes del norte de Argentina conocemos un caso de singular importancia, que puede echar luz sobre algunos aspectos claves de la mecánica de este tráfico. Es el de los socios arrieros Francisco de Paula Otero y Domingo de Olavegoya, quienes trabajaron en esta ruta a inicios del siglo XIX. La revisión del cuadernillo de cuentas que ellos llevaron permite hacerse una idea más precisa de la naturaleza de las transacciones que realizaban¹⁰. Del análisis de tales cuentas se desprende que en cada viaje estos arrieros movilizaban millares de mulas —4 a 5 mil en 1808, por ejemplo— que eran vendidas a los mineros que laboraban en un territorio equivalente a cinco de los actuales departamentos de la sierra central. La venta la realizaban directamente, sin recurrir a intermediarios, comerciando mulas de su propiedad, las cuales provenían de Salta, de un fundo de la propiedad de Otero, el fundo *Quijano*. Dada la magnitud de sus transacciones, parece verosímil suponer que adicionalmente al ganado producido directamente por ellos incorporaban una cantidad adicional de mulas adquiridas de otras explotaciones.

Estos arrieros no se limitaron, sin embargo, a colocar sus bestias en la re-

gión. A partir de este negocio, ellos pensaron profundamente en otras actividades. Este estrato de arrieros jugó, además de su vital función en la economía, un rol clave tanto en la política cuanto en la definición de algunos rasgos culturales que luego serían plenamente asimilados por la cultura popular regional.

Políticamente, su papel fue decisivo durante las luchas independentistas, tanto por su gran conocimiento de la sierra cuanto por la cantidad de contactos que su actividad les proporcionaba y la propia naturaleza de sus actividades, las cuales tendían a desarrollarse por fuera del control de los grandes comerciantes limeños y de la estructura económica colonial y, por tanto, de las limitaciones que ésta imponía al desarrollo de industrias por fuera del control de la burocracia colonial. No extraña, por ello, que los arrieros mayoritariamente optaran por la causa patriota en la confrontación entonces en desarrollo. El caso más significativo es el de Francisco de Paula Otero, quien secundó decisivamente a San Martín cuando éste expedicionó en el Perú, y prosiguió en la lucha al lado de Bolívar cuando éste asumió el comando de la campaña independentista. Francisco de Paulo Otero llegó a ocupar el cargo de Comandante General de las guerrillas de los departamentos del centro, jugando un rol decisivo en las acciones bélicas que entonces se desarrollaron, lo cual le permitió consolidar una sólida posición que, luego de la guerra, le permitió ampliar notablemente sus intereses en el comercio, la minería y la ganadería regional.

Aún más notable fue el caso de su socio, Domingo de Olavegoya. Este, en base a los recursos acumulados en su actividad de arriero, pudo incursionar en la adquisición de denuncios mineros, legando a su hijo Demetrio un vasto patrimonio, que le permitió poseer sesenta minas en producción en tres épocas diferentes. Posteriormente, por medio de una alianza matrimonial, amplió aún más sus recursos, formando la gran hacienda minera de *Rumichaca* y adquiriendo la hacienda ganadera *Cónsac*, la cual, bajo su conducción, se convirtió en la más tecnificada de la sierra central. Sobre esta base económica pudo expandir sus actividades en Lima en estrecha relación con la colonia italiana; participó en la empresa, fracasada, de reflatamiento de la minería de azogue de Huancavelica y al desarrollarse el *boom* guanero participó en múltiples empresas financieras, entre las que se incluyeron la fundación del Banco Italiano, la formación de compañías de seguros, etc. Sus descendientes, Domingo y Demetrio Olavegoya Iriarte, formaron la casa comercial "D. y D. Olavegoya", de gran gravitación en la economía de la sierra central. Participaron, además, en la fundación de la fábrica textil "La Victoria", junto con Manuel Pardo; llegaron a ocupar la presidencia del directorio del Banco Italiano, fundaron la mayor sociedad ganadera de la región central a

inicios del siglo XX, la Sociedad Ganadera del Centro, ocupando además prominentes cargos políticos como la prefectura de Lima, la presidencia de la Junta Electoral Nacional, la dirección de la Sociedad de Beneficencia Pública de Lima, etc. En la conformación de la fracción dominante de la sierra central, cuyo carácter era minero-comercial-terrateniente, estos arrieros jugaron pues un rol fundamental.

En el terreno de la formación de la cultura popular regional su impacto fue también muy significativo, como ha quedado registrado en el folklore regional de la ruta por donde éstos operaron y que encuentra una de sus expresiones más depuradas en la danza denominada *Los tucumanos*, cuyos bailarines son exclusivamente hombres y cuya vestimenta reproduce la de los arrieros argentinos del siglo pasado. El elemento característico en su atuendo son las largas polainas que les cubren piernas y muslos. La coreografía recuerda el caminar de jinetes marcados por cabalgatas de millares de kilómetros, perniabiertos, molidos por la silla, como lo sugiere su lento caminar, desgarrado y ceremonioso. Esta danza es una representación bastante exacta de la imagen que ellos dejaron en la imaginación popular, pero su influencia en el mundo ideológico popular regional no se limitó al registro de su simple presencia física. De hecho, ellos contribuyeron protagónicamente a la gestación de una de las expresiones musicales folklóricas más importantes —a nuestro entender la más importante conjuntamente con el *Huaylas*— de la sierra central: *la muliza*.

El tráfico de mulas, cuyo número se estimaba en 2 a 3 mil ocupadas diariamente en el transporte de mineral a inicios del siglo XIX en Cerro de Pasco, generó una categoría social característica sobre cuyo origen hemos señalado ya algunos elementos: el arriero mulero. Este era argentino o europeo y trajo conjuntamente con sus apreciadas acémilas un bagaje cultural conformado por elementos de la cultura popular del norte argentino, de las serranías de Córdoba, Salta y Tucumán. De este patrimonio parece haber tenido una importancia particular un género musical que se originó en el Perú en la época colonial y migró hacia la Argentina donde alcanzó un firme arraigo; la *vidala*. Esta, afirmada ya como uno de los géneros de mayor popularidad del acervo folklórico serrano argentino, retornó al Perú, en un sorprendente proceso de restitución cultural, vía el canto de los arrieros muleros, siendo asimilada al patrimonio cultural de la sierra central con la significativa denominación de *muliza*:

“Los arrieros y comerciantes en mulas o muleros, trajeron consigo sus cantares populares del Norte Argentino y los recogidos en el camino, y la que más similitud tie-

ne con la muliza es la vidala, ambas cuentan con estribillo; aparecen como canciones de carnaval; lógico es suponer que en las 'pascanas' del trayecto improvisaran reuniones de canto, para cantar las aprendidas, y disipar la tristeza de los parajes desolados, ya que la canción siempre ha sido compañera del hombre, y los muleros cuando llegaban a las ciudades término de sus viajes; luego de haber efectuado con felicidad sus negocios se dedicaban a visitar las familias amigas, y en cada una de ellas cantaban sus canciones que diferían de los yaravíes, huainos, etc., entonces es fácil presumir que las gentes indagaran o reclamaran los cantares o canciones de los muleros, que con el tiempo tuvo arraigo y lograron por la ley del menor esfuerzo llamarlo 'muliza', que se integró en el alma popular de las gentes de estas regiones, donde aflora la canción"¹¹.

La marcha al este

El proceso de la colonización de la ceja de selva tuvo una gran importancia durante el periodo que venimos analizando. Este, sin embargo, no era el primer intento de explotación de esa región, donde anteriormente se había desarrollado ya una activa penetración, amparada y estimulada por la corona española durante la colonia. En sus *Estudios sobre la provincia de Jauja* (1860), Manuel Pardo aporta valiosos datos sobre la situación de la región de la ceja de selva durante ese periodo histórico. Según los documentos que él revisara en el Convento de Ocopa —el cuartel general de las expediciones misioneras franciscanas—, el valle de Chanchamayo estaba ocupado hacia las primeras décadas del siglo XVIII por cuarenta y seis pueblos "cristianos y civilizados", protegidos por un fuerte construido a orillas del río Pangoa, que también amparaba al embarcadero de Jesús María, emplazado en el nacimiento del río Tambo, donde confluían los ríos Pangoa, Chanchamayo y Apurímac y desde donde podía navegarse sin dificultad hasta el Ucayali. "Dentro del radio de todos estos puestos avanzados hasta Jauja —afirma Pardo— había cultivo, había caminos y población cristiana y civilizada, cuyo dominio se agrandaba poco a poco, merced a la decidida protección del Gobierno español, y a los esfuerzos, y a la abnegación heroica de los misioneros. Desgraciadamente en el mismo año a que nos referimos, la codicia del jefe español de la misión (y aún el incidente es curioso y elocuente) que mandó duplicar la contribución que los indígenas pagaban en pepitas de oro, y la simultánea sublevación del célebre Santos Atahualpa, excitaron a las neófitas poblaciones a la más completa rebelión, quedando así perdidos en un solo día los esfuerzos continuados de muchas generaciones".

La región fue reconquistada recién un siglo después por la expedición di-

rigida en 1847 por el prefecto de Junín, Eduardo de Rivero y Ustarriz, que expulsó a los nativos *campas* de sus territorios, abriendo el paso a un amplio proceso de colonización el cual, con diversas vicisitudes, aún hoy prosigue su curso. A lo largo de la segunda mitad del siglo XIX se asentaron en esta región núcleos de colonización que organizaron prósperas explotaciones con cultivos de azúcar, café y coca, cuya producción tenía un amplio mercado tanto en la región como en Lima. También la élite regional incursionó exitosamente en la campaña colonizadora.

Los circuitos arrieros que enlazaban estos asentamientos con las urbes serranas eran vitales pues era necesario transportarlo todo; desde la maquinaria e implementos necesarios para la producción agrícola y la destilación del aguardiente, hasta los alimentos con los cuales alimentan a la fuerza de trabajo —también importada— que laboraba en las plantaciones.

Según los datos de Fiona Wilson, a mediados de siglo el aguardiente costeño con el cual se abastecía el mercado de la sierra central se hizo insuficiente, aparentemente a causa de la expansión del cultivo de algodón en Ica y la consecuente reducción del cultivo de la vid. La demanda insatisfecha fue cubierta en adelante por importaciones crecientes de aguardiente selvático, el cual llegó a exportarse hasta la costa. Hacia 1870 la exportación anual de alcoholes de San Ramón (Chanchamayo) ascendía a unas 120,000 arrobas de aguardiente(unos 1'830,000 kilogramos), lo cual da una idea de la magnitud de este comercio. Adicionalmente, el aguardiente era también producido en los valles de Monobamba, Pampa Hermosa (hoy Satipo) y Pariahuanca, pertenecientes a la jurisdicción de las provincias de Jauja y Huancayo, respectivamente. El transporte hacia los mercados serranos incluía tanto aguardiente destilado en las propias plantaciones como chancaca, la cual se utilizaba como materia prima para el destilado de alcohol en los pueblos serranos. Según el informe del subprefecto de Huancayo, Andrés Freyre, al prefecto de Junín del 31 de agosto de 1889, por ejemplo, en la provincia de Huancayo existían 11 alambiques, de los cuales 6 funcionaban en el distrito capital y 3 en pueblos vecinos —2 en Sapallanga y 1 en Chupaca— mientras que en Pariahuanca, donde se cultivaba la caña, solo existían 2 alambiques.

¿Qué tipo de relaciones hacían viable este comercio? Aparentemente éstas eran de muy diversa naturaleza, tanto como lo era la propia procedencia y condición de los colonos productores. Así, los grandes propietarios podían recurrir a los servicios de los arrieros que laboraban en sus haciendas serranas, como lo hacía Luis Milón Duarte, propietario de varias haciendas en las inmediaciones del valle del Mantaro, para la extracción de la producción de su hacienda *Acobamba*, del valle de Monobamba. Otros recurrían a la contratación de arrieros, como lo hizo el propietario Julio C. Castañeda el 21 de

diciembre de 1891 tomando a su servicio a los matahuasinos Benjamín Bambarén y Justa Malpartida ante el notario de Jauja, Luis Salazar. La pareja de arrieros se comprometía “a conducir de las haciendas de Naranjal, Auverque, Tulumayo o Huacará u otra cualquiera del Valle de Chanchamayo la cantidad de doscientas arrobas de aguardiente de caña, mensualmente, haciendo entrega de ellas en Jauja al Señor Castañeda o su representante”. El precio convenido era de sesenta centavos de flete por cada arroba neta de aguardiente, “siendo de la responsabilidad del arriero, las mermas que excedan de media libra por cada arroba y la disminución de un grado Cartier”. El contratante entregaba 200 soles de adelanto, los cuales se deducirían del importe del flete a razón de 50 soles mensuales. El contrato se suscribió con una vigencia de seis meses.

Del texto transcrito puede deducirse las dificultades que existían para conseguir arrieros para este transporte, que obligaban a la entrega de adelantos extraordinarios para asegurar que el aguardiente sería conducido oportunamente a su destino. El otro mecanismo utilizado era una modalidad ampliamente conocida para asegurarse la provisión de trabajadores en minas y haciendas: el endeudamiento. Ilustra esta relación el contrato suscrito ante el subprefecto de Tarma el 10 de noviembre de 1887 por Eulalio Martínez, “que de su libre y espontánea voluntad se contrataba con Dn. José Echegoyen para prestarle sus servicios en calidad de arriero, en virtud de haber pagado por él, la suma de doscientos soles billetes a Dn. Bernardo Palomino”. El contrato era condicional, pues si Martínez llegaba a pagar el crédito en los 20 días siguientes quedaría liberado del compromiso suscrito, pero de no hacerlo, tendría que laborar en la recua de Echegoyen como arriero, “en cuyo caso el indicado Sr. Echegoyen se obliga(ba) a pagarle seis soles billetes por cada viaje que haga de la hacienda ‘Huacuasch’ a esta ciudad (Tarma) hasta que con dicho trabajo pueda cubrir los doscientos soles referidos”. Echegoyen se comprometía, a su vez, a proporcionar al arriero su fiambre y coca. Hacemos notar que en este caso, a diferencia del anterior, Martínez sólo empeñaba su trabajo, mientras que las bestias de carga eran de propiedad del propio contratante.

Los elementos hasta aquí analizados muestran una característica que diferencia esencialmente a este circuito arriero en comparación con aquél organizado en torno a la minería y es su extrema inestabilidad, la cual se correlacionaba, a su vez, con la gran heterogeneidad de regímenes de trabajo imperante en el transporte de aguardiente. Lo cual no debe extrañar, habida cuenta que esta explotación era muy joven, por lo cual aún no se habían organizado sus circuitos económicos tan sólidamente como la minería argentífera, la cual se desarrollaba desde la época colonial, cuando se crearon

los circuitos fundamentales, que un siglo después seguían siendo frecuentados por los arrieros. En fin, pues, los arrieros que transportaban aguardiente no llegaron a crear un espíritu de cuerpo tan profundo como aquél de los que laboraban en los circuitos mineros, ni llegaron a crear, como éstos, un mundo cultural propio, sólido, capaz de dejar huella en la cultura popular.

Los otros circuitos arrieros

Los circuitos que hemos analizado estaban asociados a actividades productivas de punta. Estos, como es natural, no eran los únicos. Existían otros vinculados a la pequeña producción, fundamentalmente asociados a la economía campesina, pero en este caso el arrieraje no constituía una actividad especializada, sino una tarea más dentro del repertorio de actividades económicas afrontadas por la familia campesina para asegurar su subsistencia. Si bien la magnitud de las cargas transportadas no era, en este caso, individualmente significativa, el volumen global de los productos que así circulaban era sorprendentemente crecido. Lo cual se explica por el alto grado de división social del trabajo imperante entre las comunidades del valle del Mantaro y las necesidades de una amplia red de intercambios mercantiles que esta situación exigía. Este hecho, asociado a otros dos fenómenos claves operados a partir de mediados de siglo XIX, cuales son la progresiva declinación de la minería argentífera y la simétrica expansión de la ganadería altoandina en torno al valle del Mantaro, creemos que proporciona algunas de las claves fundamentales para explicar un fenómeno económico central en la historia socioeconómica regional: el desplazamiento operado a lo largo del siglo del eje de la economía regional de la sierra central del norte hacia el sur: de la otrora opulenta villa de Cerro de Pasco hacia la dinámica ciudad de Huancayo, situada en el extremo sur de la región analizada.

No puede extrañar, a partir de los elementos ya expuestos, que el papel de corazón de la economía regional lo jugara un pueblo desarrollado precisamente sobre una pascana de arrieros y cuyo emplazamiento lo situaba en la confluencia de múltiples rutas de arrieraje. Tampoco puede sorprender, desde esta perspectiva, que la Feria Dominical de Huancayo, cuyo origen se remonta al siglo XVI pero cuya decisiva importancia sólo pudo apuntalarse a lo largo de la pasada centuria, se constituyera al mismo tiempo en uno de los instrumentos fundamentales sobre los cuales se asentó la hegemonía comercial de la urbe huanca, y en el culmen de este proceso de consolidación como capital comercial de la sierra central. Extraer todas las consecuencias asociadas a esta constatación, sin embargo, nos llevaría muy lejos del

propósito de los presentes apuntes. Bástenos remitirnos a la descripción que Antonio Raymondi hizo de la feria a mediados de la década del 60, cuando su magnitud era ya tan significativa que la colocaba por delante de todas las otras ferias de la región: “En estos días, Huancayo ofrece una actividad y una animación sorprendente: la congestión de personas es tal, que sin exageración puede decirse que la población se triplica, siendo tan compacta la masa de gente que hay dificultad hasta para caminar”. La minuciosa descripción que hace Raymondi de las mercancías ofrecidas en venta, así como la que a su vez proporciona Nemesio Ruez en su *Monografía de Huancayo*, incorporan algunos nuevos productos traídos a lomo de bestia desde plazas muy lejanas: textiles y ganado de Ayacucho y Huancavelica, sal gema o “sal de Huamanga”, traída desde el primer departamento mencionado, vinos de Ica, Chincha y Lunahuaná¹² y artículos europeos importados desde Lima.

El volumen del comercio que venimos analizando era tal, que en las condiciones imperantes en la época, solo era viable a través de la movilización de una ingente masa de bestias de carga, lo cual generaba tal demanda de arrieros que comunidades íntegras adoptaron como actividad fundamental el arrieraje. Tal es el caso, por ejemplo, de Chupaca y Sicaya, comunidades del valle del Mantaro cuyo emplazamiento las situaba como entrada natural hacia el circuito arriero que unía la región con el departamento de Ica.

Los arrieros que operaban en la región no solamente tenían que afrontar los peligros que iban asociados a la ausencia de una adecuada red caminera, sino aquellos derivados de la existencia de un bandolerismo endémico, el cual se generalizaba fuertemente en los periodos de inestabilidad política, particularmente aquellos que seguían a los conflictos bélicos entre los caudillos que disputaban el poder. En tales circunstancias, siempre quedaban partidas armadas que, desmembradas del encuadramiento que les imponía su enrolamiento en las huestes de tal o cual caudillo, operaban en función de sus propios intereses, amenazando los convoyes que, fuera del ámbito de las urbes, quedaban virtualmente desprotegidos. Uno de los periodos cuando este problema se hizo crítico fue el que siguió al final de la guerra con Chile y de la subsecuente guerra civil entre Cáceres e Iglesias. Empero no fue en ese periodo que tal fenómeno desapareció. Solo la expansión del aparato estatal, operada a partir del régimen de Leguía, en la década del 20, creó las condiciones para su erradicación. Aún en 1907, las autoridades de Huancavelica se quejaban de los perjuicios que los bandoleros provocaban a la economía regional: “los comerciantes —expresaba un informe elevado al gobierno— sufren graves perjuicios a causa del alarmante número de ladrones que han aparecido principalmente en el camino de Ica a esta capital, los que han escogido como teatro de sus atentados los despoblados que existen en dicha ruta,

donde la acción de la policía rural es nula". El mismo corresponsal informaba que en la misma fecha sus fuerzas estaban persiguiendo a cuatro individuos, "que por sustraer un número considerable de bestias han victimado a tres hombres". Sin embargo, no disponiendo ni de una decena de gendarmes, la citada autoridad no podía proteger todo el departamento. De allí que solicitara que se aumentara la dotación policial "por lo menos a cincuenta"¹³.

La culminación del Ferrocarril Central, cuya construcción se paralizó en 1876 a consecuencia de la crisis fiscal que abatió al Estado peruano y solo pudo reiniciarse en las década del 90, tuvo hondas repercusiones en la economía regional y en el destino del arrieraje. En primer lugar, la llegada de la vía férrea hasta Huancayo rearticuló longitudinalmente la sierra central en un espacio que iba más allá del trazo del ferrocarril; esto, porque la posibilidad de embarcar mercancía desde Huancayo hacia Lima, las cuales solo necesitaban de un día para su transporte, provocó la declinación de las otras rutas que atravesaban los Andes occidentales para salir a la costa. Este efecto se sintió en las provincias huancavelicanas de Tayacaja, Acobamba y Angaraes puesto que las tarifas de arrieraje eran menores hasta Huancayo que hasta las ciudades costeñas. Así, en 1912, el flete desde la ciudad de Lircay, capital de Angaraes, hasta las ciudades de Ica o Pisco ascendía a S/. 4.80, 4.00 y 2.00 por arroba, según el transporte se realizara en mulas, burros o llamas, respectivamente. En cambio, para Huancayo, para igual peso y el mismo tipo de bestias, las tarifas respectivas eran menores; S/. 4.00, 3.20 y 2.00¹⁴.

Es claro que, además del flete de arrieraje que se debía pagar por el transporte hasta Huancayo, era necesario desembolsar la tarifa por ferrocarril hasta Lima, pero este gasto adicional quedaba compensado por el ahorro del flete marítimo que debía pagarse para el envío de las mercancías desde los puertos iqueños hasta Lima. Como es natural, esta redefinición de los circuitos llevó a la ruina a pueblos otrora prósperos, pero provocó el desarrollo de otras localidades, cuya ubicación relativa mejoró notablemente con la consolidación del nuevo circuito. Esta última tendencia recibió un impulso decisivo cuando el sempiterno diputado por Huancavelica Celestino Manchego Muñoz, verdadera leyenda como terrateniente y cacique político, logró torcer la mano a la comisión encargada de la conmemoración del centenario de la batalla de Ayacucho (1924) y consiguió que el tramo del ferrocarril que originalmente debía unir a Ayacucho con Huancayo, y a través de esta ciudad con Lima, se desviara y terminara finalmente dirigiéndose a Huancavelica. La economía, vale la pena recordarlo, también suele recibir influencias decisivas desde la superestructura.

El ferrocarril, sin embargo no articuló a todo el departamento de Huancavelica. Este, en los hechos, dejó a una amplia zona de la provincia de Taya-caja por fuera del circuito que unía con la capital departamental. La capital de aquella provincia, Pampas, quedó así virtualmente aislada de la capital departamental, ligándose progresivamente con mayor intensidad con Huancayo, la capital del departamento de Junín, mucho más desde mediados del 40 cuando se concluyó la construcción de una carretera que une ambas ciudades. Debido a esto persiste hasta hoy el arrieraje entre Pampas y Huancavelica. Pero éste, a diferencia de lo característico durante el siglo XIX, expresa hoy una profunda desarticulación regional en Huancavelica.

Como es fácil comprender, la presencia del Ferrocarril Central no influyó únicamente sobre el proceso de los departamentos aledaños a su trazo, sino que tuvo una influencia determinante en la redefinición de los circuitos mercantiles preexistentes en la región que comenzó a recorrer a inicios del siglo XX. Estos cambios provocaron graves trastornos, particularmente en los pueblos como Chupaca y Sicaya, donde el arrieraje era la actividad fundamental. La llegada del Ferrocarril Central a Huancayo afectó de una manera tan drámática la economía de estas comunidades que en este suceso sitúa José María Arguedas uno de los puntos de inflexión decisivos en la historia económico-social de estos pueblos, que se vieron obligados a procesar una completa reconversión en su economía¹⁵. No se crea, empero, que la construcción del ferrocarril representó la automática declinación del arrieraje. Esto no fue así debido a la política de la Peruvian Corporation, que impuso fletes tan altos al transporte de las mercancías de la región que esta política mantuvo por largo tiempo la competitividad entre el primitivo transporte a lomo de bestia con relación a aquél que utilizaba el ferrocarril. En el caso de las haciendas, además, había para los terratenientes involucrados un costo de oportunidad, derivado de la virtual gratuidad de la fuerza de trabajo de los feudatarios, que podía hacer parecer, incluso al propio arrieraje, como un dispendio. De allí que una de las reivindicaciones fundamentales levantadas por los colonos de las haciendas *Auquibamba* y *Huayanay* (Huancavelica) que en mayo de 1949 tomaron los fundos declarándose en huelga contra el inglés Collin Mc Kenzie, propietario de los predios, fuera la abolición de la obligación que tenían de cargar sobre sus espaldas la producción de las haciendas hasta La Mejorada, y que el hacendado se comprometiese a proporcionarles bestias de carga para realizar este transporte.

Fue finalmente con el desarrollo de la red caminera y la consecuente creación de un significativo parque automotor que la actividad arriera entró en su definitivo eclipse, proceso que se operó ya entrado el siglo XX. En adelante, la constelación de relaciones que se organizaron en torno al arriera-

je sería heredado en lo que las nuevas circunstancias podían permitirlo— por el camionero de las nuevas rutas.

ANEXO Nº 1
REGLAMENTO DE ARRIERAJE DE LA PREFECTURA DE JAUJA (1897)*

1o. – Son obligaciones de los arrieros:

1) Llevar constantemente consigo la matrícula respectiva, la que le será otorgada por la Sub Prefectura, mediante la prestación de fianza.

2) Presentar a la Autoridad en cada viaje en el lugar de destino una relación de la carga que conduzca.

3) Entregar la carga con igual peso y en el mismo estado, en que fue recibida, debiendo pagar el valor de toda diferencia, según la clase de mercadería o desperfecto.

4) Cargar a las mulas con un máximo de ocho a diez arrobas, a los burros de cuatro a seis, a las llamas con dos a cuatro y a los caballos con seis a ocho arrobas, según el estado, tamaño y fuerza de los animales; debiendo ser multados toda vez que pongan carga a una bestia lastimada o coja.

5) Cuando por circunstancias independientes muere en el tránsito algún animal que haya sido fletado por el arriero, este debe entregar al dueño el pedazo de piel en que se encuentre estampada la marca.

6) Los arrieros que comprueben que por fuerza mayor han tenido que hacer falso flete solo pagarán a los dueños de animales la mitad de lo estipulado.

7) Toda carga será entregada al propietario inmediatamente que llegue al lugar de destino.

8) Los causantes de la muerte de un animal alquilado; ya sea por poca alimentación o maltratos, pagarán el valor íntegro de este, previa observación del hecho. Debiendo advertirse que ese mismo valor pagará como multa el que así proceda con sus propios animales.

9) Los que recibiendo mercadería cubierta con impermeables las mojaren para alterar el peso perderán el doble del valor que represente el tanto del artículo encontrado en esa condición. La misma pena sufrirá el que altere las bebidas espirituosas; por cada grado más bajo del que figure en la guía.

10) Los arrieros no son responsables por los efectos que produzca la lluvia en la carga si esta no se entrega con los lienzos impermeables que la resguarde debidamente.

11) Es prohibido detener los animales cargados en los sitios estrechos de los caminos y hacer que en los mismos lugares se sitúen al lado de adentro al encontrar a los pasajeros

12) Los que se contraten a acompañar pasajeros, deben estar en todo momento a su disposición con el objeto de atender a las necesidades inherentes a los viajes.

Jauja, setiembre 5 de 1897.

(Fdo.) Domingo F. Argote.

(sello) Subprefectura de la Provincia de Jauja.

(una nota) Contéstese lo acordado y archívese.

(Fdo.) Zapata.

* Archivo de la Prefectura de Junín

NOTAS

¹ MANRIQUE, Nelson: *El desarrollo del mercado interior en la sierra central 1830-1910*, Lima 1978.

² BONILLA, Heracho: *El Perú entre la Independencia y la Guerra con Chile*, Lima 1980.

³ *Informe elevado al Supremo Gobierno por el Subprefecto de Huancayo, D. Norberto Padilla*, *El Peruano*, 14 de octubre de 1874.

⁴ *Memoria que eleva al Ministerio de Gobierno el Prefecto del Departamento de Huancavelica, Coronel Don Sebastián Uosa Huancavelica*, junio de 1900. BN E. 833.

⁵ *Memoria elevada al S. Gobierno el Prefecto de Huancavelica*, Huancavelica, junio de 1912.

⁶ *Memoria elevada a la Prefectura del departamento de Huancavelica por el Subprefecto de Angaraes, don Damaso Vidalón*, 20 de noviembre de 1912 (BN--E. 788).

⁷ *Memoria del Sub Prefecto de Jauja*, *El Peruano*, Lima, 7 de octubre de 1874.

⁸ La mejor descripción de este circuito está contenida en el fascinante libro del licenciado Alonso Carrió de la Bandera (Concolorcorvo) *El lazarillo de ciegos caminantes*. Carrió era un funcionario del correo real y en cumplimiento de su trabajo recorrió la ruta Buenos Aires - Lima consignando una información inestimable en un texto que de por sí tiene un gran valor literario propio. Su testimonio pertenece a fines del siglo XVIII.

⁹ Antes de la gran expansión de la minería de Cerro de Pasco, el circuito arriero que unía Buenos Aires y Lima no pasaba por Huancayo, sino que se desviaba al sur del valle del Mantaro. En esa región, Carrió de la Bandera señala la existencia de una importante "feria de mulas"

en la hacienda *Tucte*. Véase CONCOLOR-CORVO: *El lazarillo de ciegos caminantes*, Editora Nacional, Madrid 1980.

¹⁰ *Cuadernillo de cuentas sobre repartición de mulas hechas por Domingo de Olavegoya y por Francisco de Paula Otero*, 1812.

¹¹ BERNAL, Dionicio Rodolfo: *La Mulla*, G. Herrera Editores, 1978.

¹² Este circuito fue recorrido por el huancaíno, corresponsal de la Sociedad Geográfica de Lima, Nemesio A. Ruez, quien registró sus impresiones en un excelente artículo; *Itinerario de Huancayo a Lunahuaná*. Además de la descripción del trayecto, el texto contiene valiosas observaciones de carácter antropológico sobre los usos, creencias y supersticiones de los arrieros.

¹³ *Memoria presentada al Supremo Gobierno por el Prefecto del Departamento de Huancavelica, D. Guillermo Cacho*. Huancavelica, 31 de mayo de 1907. (BN -- E.781).

¹⁴ *Informe del Subprefecto de D. Dámaso Vidalón*. . . , ya citado. Obsérvese la diferencia de fletes según el tipo de bestia utilizada. Esta se explica por la diferente velocidad de las acémilas —una mulla utilizaba menos tiempo que un burro o una llama—, por parte, y por que la capacidad de carga no era, tampoco, similar. Siendo el límite de soportabilidad de una llama de unos 30 0 40 kgrs., las mercancías que excedían ese peso y que no eran carga fraccionable tenían que embarcarse en animales más fuertes. En cambio, las mulas eran capaces de portar el doble de la carga de un burro y el triple que la de una llama (véase el Anexo No. 1).

¹⁵ ARGUEDAS, José María: *Formación de una cultura nacional indoamericana*. Siglo XXI Eds., México 1977, p. 123.