

EN EL CAMINO.
EN BUSCA DE LOS ARRIEROS
NOVOHISPANOS

Bernd Hausberger
El Colegio de México

Hace unos 20 o 30 años era frecuente oír que los arrieros, la arriería y el transporte eran una de las grandes lagunas en la investigación sobre la historia novohispana, cosa sorprendente si se considera el papel clave que tenía el transporte en la economía colonial.¹ Entre otras razones, a causa de la insuficiencia de la red de caminos, fue un servicio relativamente complicado, caro y un considerable factor de costos. No se trata de un tema exclusivamente novohispano, sino relevante para toda Hispanoamérica.²

Fecha de recepción: 27 de enero de 2013

Fecha de aceptación: 8 de julio de 2013

¹ Los trabajos ya clásicos sobre el transporte en la América española son RINGROSE, "Carting in the Hispanic World", y *Transportation and Economic Stagnation*, así como HASSIG, *Comercio, tributo y transportes*.

² Véanse, sobre todo, GLAVE TESTINO, "Tambos y caminos andinos", y *Trajinantes* (sobre el caso peruano), o LECOQ, "Algunos apuntes" (sobre las caravanas de camelidos en la ciudad de Potosí, a principios del periodo colonial).

Por lo tanto existen muchísimos textos, sobre todo de historia económica, que le dedican a la arriería un capítulo o algunas páginas, párrafos o líneas. No hay espacio para intentar referirlas.³ En su conjunto reúnen un considerable cuerpo de información, pero puede constatarse que sólo se dio un efectivo avance con los trabajos de Clara Elena Suárez Argüello, que ha centrado su atención en los aspectos económicos y las últimas décadas del siglo XVIII.⁴ De esta suerte, falta mucho por hacer, sobre todo en lo referente a la historia social de los arrieros. El presente texto es el resultado inicial de una investigación en marcha. Tiene como obje-

³ Se puede señalar el detallado resumen que ofrece SUÁREZ ARGÜELLO, *Camino real*, pp. 13-31. De las obras más recientes se podrían mencionar los trabajos de ROMERO DE SOLÍS, *Andariegos y pobladores*, y *Clérigos, encomenderos, mercaderes y arrieros*. Muy importantes, en este contexto, son los trabajos sobre la geografía histórica y la historia de los caminos, empezando con los estudios ya clásicos de GERHARD, *México en 1742, A Guide, The Southeast Frontier y The North Frontier*, o de MOORHEAD, *New Mexico's Royal Road*, hasta investigaciones más recientes, como SERRERA CONTRERAS, *Tráfico terrestre*; GARCÍA MARTÍNEZ, "Ríos desbordados"; CRAMAUSSEL, *Rutas*; el libro colectivo *El camino real*; FLORESCANO MAYET, *El camino México-Veracruz*; CASTLEMAN, *Building the Kings's Highway*, o VALLE PAVÓN, *El camino México-Puebla-Veracruz* y "La economía novohispana". Dada esta relativa parquedad de la investigación histórica, se vuelven referencias imprescindibles algunos trabajos de historia moderna y de antropología sobre arrieros de épocas más recientes, como VELÁZQUEZ H., *Cuando los arrieros perdieron su camino*; BRAVO MARENTES, *Arrieros somos*; CRUZ LIRA, *Los arrieros de la barranca*; o JAVIER MEDINA LOERA, "Los últimos arrieros", manuscrito no publicado, 2007.

⁴ Para las obras más destacadas de Clara Elena Suárez Argüello sobre el tema, véase la bibliografía de este texto. Otro trabajo valioso, aunque breve, es CALVO, *Por los caminos de la Nueva Galicia*, que busca abarcar "el mundo del transporte", como lo llama el autor, desde un enfoque regional.

to esbozar algunos de los problemas a enfrentar al acercarse al tema, lo que espero que ayude a explicar también el atraso mencionado, así como a abrir caminos para profundizar en la temática.⁵

Los arrieros como grupo o como individuos no han dejado de estimular la fantasía. El imaginario alrededor de ellos, por cierto, no gira en torno del precio del flete u otros áridos temas, sino parte, sobre todo, de su movilidad, su supuesto libertinaje e independencia, es decir, de su aspecto sociocultural, al margen de las rígidas reglas de la sociedad estamental de la Nueva España.⁶ Este mito, nutrido por la participación de arrieros como José María Morelos o Julián y José María (“Chito”) Villagrán,⁷ constituye el interés subyacente de este artículo (y de la investigación más amplia con la que ojalá un día pueda continuar). Busca una mirada “desde abajo” a la historia de la Nueva España a través de los tres siglos de la época virreinal, la que, si dejamos de lado el tema de los indios, tradicionalmente se enfoca sobre todo desde arriba, es decir, desde las élites, desde las instituciones o desde las estructuras, en las que

⁵ Cuando el presente trabajo ya estaba prácticamente listo, llegó a mis manos un texto, de difícil acceso, de Raffaele Moro, que comparte muchas de mis perspectivas (y ofrece otras más, enriqueciendo enormemente el tema); MORO, “Los arrieros novohispanos”.

⁶ No hay mucha investigación al respecto. Una pequeña ilustración del tema la ofrece un ensayo de MORO, “Los itinerantes”, y también la tesis del mismo autor, “Les usages de la route”, que no trata específicamente de los arrieros, sino de la movilidad en general y las formas de religión vinculadas a ella. Hay algunos textos biográficos, muy útiles, por ejemplo, BOYER, “Juan Vazquez”; SUPER, “Miguel Hernandez”, o SUÁREZ ARGÜELLO, “José Matamoros”.

⁷ VAN YOUNG, *The Other Rebellion*, pp. 179-199.

las clases subalternas supuestamente sólo desempeñan un papel pasivo (y en todo caso, la historia estructural siempre ha tenido dificultades para conceder a los actores un lugar preciso en su entramado interpretador). Persigo este objetivo sin el afán teorizante que caracteriza a algunas corrientes de los estudios subalternos, que a veces tienden a enredarse en una sofisticada abstracción que al final hace difícil, si no imposible, su aplicación en una investigación empírica de historia social. A un nivel más concreto se han podido lograr resultados muy sugerentes, por ejemplo, en estudios de las formas de resistencia.⁸ Por el momento, mi propósito es simple: se trata de ampliar la historia acostumbrada y observar cómo actores sin acceso a los mecanismos de poder se someten, se acomodan o evaden la política y los planes de los poderosos, de la imposición de la cultura hegemónica, desvirtuando de esta suerte sus objetivos y resultados. Reconozco que estoy muy influido por el trabajo ya clásico de James C. Scott, *The Weapons of the Weak* (sin que por ello considere todas las prácticas que se pueden observar en el mundo de los arrieros como resistencia).

Una vez modificada la perspectiva, sin duda, se hace necesario agudizar nuestra sensibilidad para leer e interpretar las fuentes. Pero la pregunta formulada por Gayatri Chakravorty Spivak, de si los subalternos tienen voz,⁹ tal vez no nos sirva aquí y nos guíe en una dirección equivocada. Por supuesto, los subalternos siempre han tenido voz. El problema es más bien que desde las clases hegemónicas nadie las quiere escuchar y nadie las quiere entender. Por lo

⁸ Por ejemplo, el ya mencionado VAN YOUNG, *The Other Rebellion*.

⁹ SPIVAK, "Can the Subaltern Speak?".

tanto, históricamente, sus voces sólo rara vez se han fijado y conservado en los archivos, y si se ha hecho, siempre fueron manipuladas por mediadores (privados o institucionales) no subalternos. Creo, sin embargo, aunque parezca una posición muy tradicional, que no necesariamente dependemos del análisis y de la deconstrucción de los discursos, sino que los subalternos, cuyos testimonios se han perdido, hablan también con sus acciones, actividades y sus vidas. Aunque las fuentes disponibles pertenezcan a la esfera hegemónica, permiten reconstruir, analizar e interpretar por lo menos partes de estas historias, tanto individuales como colectivas.¹⁰

Pero antes de emprender tal tarea reinterpretativa, se presenta un problema más elemental: ¿dónde están las fuentes y dónde están los arrieros?

BUSCANDO A LOS ARRIEROS

Los arrieros están omnipresentes en la sociedad novohispana, aunque nunca fueron muchos. Suárez Argüello ha calculado su presencia en la población en varias regiones y hacia finales de la época virreinal, y llega a valores de 1.14% en el partido de Acayucan, 2 a 2.2% en la provincia de Guadalajara y 3.22% en Sonora y Sinaloa.¹¹ Habría que tomar en cuenta que pudo haber significantes diferencias en la presencia de arrieros en términos regionales y que había lugares donde parecen haber constituido el grupo más importante entre los oficios. Al respecto resulta extremadamente inte-

¹⁰ Necesitaríamos espacio para discutir este enfoque más extensamente. Véase, por ejemplo, ANDERSON, *Subaltern Lives*.

¹¹ SUÁREZ ARGÜELLO, *Camino real*, pp. 191-192.

resante el apartado “Pueblos de arrieros” de Clara Elena Suárez Argüello.¹² En suma, sin embargo, se trata de un número reducido, lo que por sí mismo no debería constituir ningún problema para la investigación, pues, para decirlo de manera polémica, había más arrieros que jesuitas o virreyes, y éstos se han estudiado intensamente.

Las fuentes

La dificultad principal que uno enfrenta al estudiar a los arrieros como grupo es que no hay ningún fondo de archivo en que se pueda encontrar información concentrada sobre ellos. Este problema se presenta siempre que se quiere estudiar a algún grupo subalterno, si no es que éste alcanza un estatus jurídico particular como, por ejemplo, los indios. Por consiguiente, casi no hay información sobre arrieros en el Archivo General de Indias, en Sevilla, porque la alta administración metropolitana no se interesó en la “gente vil”; se preocupó ocasionalmente del transporte, pero nunca en las personas que lo realizaban. Existen unas cuantas excepciones documentales. En cuanto a la arriería, Clara Elena Suárez Argüello fundó su trabajo, sobre todo, en la documentación del Real Estanco de Tabaco.¹³ Este último dejó un compacto cuerpo de documentos que incluye mucha información sobre la red de transporte que llevaba las hojas de tabaco a las fábricas del estanco y luego distribuía el tabaco para su consumo en toda la Nueva

¹² SUÁREZ ARGÜELLO, *Camino real*, pp. 194-207.

¹³ Véase al respecto el útil resumen de SUÁREZ ARGÜELLO, “Fuentes para el estudio del transporte”.

España. Ya hemos destacado la importancia del gran trabajo que hizo la autora, sin embargo, su análisis se concentra en las últimas décadas del siglo XVIII y en los aspectos económicos del tema (organización de las recuas, estructuras empresariales, fletes, etc.) y trata sólo en relativamente cortos (no obstante valiosísimos) capítulos el mundo social del arriero. Para reconstruir este mundo a lo largo de los tres siglos del dominio español y para estudiar a los arrieros como actores, o como personas, hay que buscar información en otros fondos.

En primer lugar, se ofrecen las fuentes de tipo jurídico. En el Archivo General de la Nación de México, por ejemplo, se puede empezar por los ramos *Civil*, *Criminal* o *Inquisición*. Al usarlos se corre el riesgo de caer en la tentación de resaltar sobremanera el elemento delictivo, el inconformismo de los integrantes del grupo. Mas, afortunadamente para la investigación, hay arrieros no sólo como infractores, sino también como demandantes, víctimas y testigos.¹⁴ Así, esta clase de fuentes es quizá la más rica en información sobre los arrieros como grupo o como actores sociales. Los archivos sin duda guardan mucha más información, como censos o libros parroquiales, que mencionan o listan a muchos arrieros, pero por lo general sin indicar nada más sobre su vida profesional. De esta suerte se presenta otro problema: pues no es nada fácil –o por lo menos a mí no me parece nada fácil– definir a los arrieros de forma unívoca y la palabra sola dice con frecuencia demasiado poco.

¹⁴ Compárese MENTZ, “¿Podemos escuchar las voces de los grupos subalternos en los archivos?”, pp. 145-146.

Tipos de arrieros

La arriería cumplía con muchas funciones en la sociedad colonial, definidas todas por el servicio del transporte, pero a partir de ahí toma características muy diferentes. Para empezar, tendríamos que tomar en cuenta la división de tareas y funciones dentro de las mismas recuas, como entre cargadores y sabaneros. Una importante figura era el dueño de recua, que a veces lideraba sus bestias personalmente, pero en otras ocasiones se quedaba en casa y encargaba sus recuas a un mayordomo. Si nos limitamos a los arrieros que andaban en los caminos, se observa gente con muy diverso estatus: pequeños empresarios que viajan con sus mulas, parientes que les ayudan sin paga,¹⁵ empleados asalariados y esclavos.¹⁶ Hasta la distinción entre dueño/empresario y empleado no es siempre fácil. Tomemos el ejemplo de Juan Máximo de Espinosa, alias Juan Grande. Este individuo, natural de Tecamachalco o de Guautinchan, estaba al servicio de Joaquín Villalobos, en la villa de Córdoba. A la muerte de aquél se quedó con una mula y un caballo, con los que se ocupó “llevando y trayendo” a las haciendas de Manuel de Segura Zevallos “las menestras que se ofrecían”. Luego Segura lo puso como cargador de sus atajos de mulas en el camino real a Veracruz. En esta función, Espinosa no sólo iba con las mulas de su patrón, sino pronto también con diez mulas suyas que cargaba por propia cuen-

¹⁵ “[...] porque su madre se lo mandaba”; Declaración de Miguel Seferino Tembra, Córdoba, 12 de febrero de 1798, AGN, *Intestados*, 163, exp. 6, f. 247v.

¹⁶ Véase MORO, “Los arrieros novohispanos”, p. 86.

ta. En otras palabras, hizo sus viajes como dependiente y dueño de recua al mismo tiempo.¹⁷

Una diferenciación básica surge de las distintas distancias que caminaban las recuas. Había arrieros de carrera larga, que traficaban en las rutas principales de la ciudad de México a Nuevo México en el norte y a Oaxaca y Guatemala en el sur, o de la ciudad de México a Veracruz o Acapulco en el eje entre el Atlántico y el Pacífico. Aparte se transportaban bienes por todos lados por senderos poco conocidos, por ejemplo, a los reales de minas o a las misiones dispersas por la sierra.¹⁸ Son estos arrieros de carrera larga los que en el imaginario histórico han quedado como los representantes típicos de su oficio. Pero, además, había arrieros en cada ciudad y en cada hacienda que se dedicaban a transportar productos a cortas distancias, que rara vez salían más que por unos días de sus casas, y muchas veces lo hacían en la mañana y regresaban en la noche como cualquier trabajador. Queda claro que las formas de vida entre los dos grupos –en un principio– se distinguían radicalmente, definiéndose los primeros por la movilidad en el espacio, por la ausencia de sus familias y, probablemente, por la inestabilidad de las mismas, y por relaciones sociales diferentes de las que construía la gente asentada de forma prolongada. No obstante, la separación tampoco es clara, para empezar, por la simple razón de que entre las distancias largas y las cortas había también toda una gama de dis-

¹⁷ Declaración de Manuel de Segura Zevallos, Córdoba, 8 de febrero de 1798, AGN, *Intestados*, 163, exp. 6, ff. 246r.-246v. Al morir Espinosa en 1794, se armó un largo pleito entre su amante y la viuda de un primo suyo por la herencia de estas mulas.

¹⁸ HAUSBERGER, *Für Gott und König*, pp. 442-450.

tancias intermedias. Además, muchas personas cambiaron el estilo de su oficio en diferentes etapas de su vida. Había hombres jóvenes que buscaban la aventura y hacían largos viajes, para más adelante asentarse y formar familia. Y había asentados que por encargo, por aburrimiento, por discordias familiares o por algún otro problema después de años se pusieron en camino, a veces sólo una vez para quedarse en algún lugar lejano y volver a su acostumbrado estilo de vida.

Es ilustrador al respecto el resumen biográfico de Felipe Rodríguez, mulato, nacido alrededor de 1725, elaborado por la Inquisición:

Dijo que nació en el Peñón y vivió en México en compañía de sus padres, hasta la edad de ocho años, en que se pasó con ellos a la hacienda de las Pitás, y después de doce o quince años al pueblo de Zumpango, donde se casó, según tiene dicho, con la expresada María Antonia Robles, y vivió en su compañía como veinte y cinco años, porque aunque por el tiempo dedicado al oficio de arriero hacía algunas ausencias de dicho pueblo y también se detenía en esta ciudad, después se veían y juntaban, hasta que últimamente se separó de ella, habrá tiempo de cinco años, yéndose a Pátzcuaro, y de allí a Valladolid, sin noticia de la referida su mujer.¹⁹

Juan de Santa Ana Izquierda, mulato, nacido cerca de 1741, declaró:

Dijo que nació en la villa de Colima, en el obispado de Michoacán, donde se crió bajo la patria potestad, con el oficio de arrie-

¹⁹ Declaración de Felipe Rodríguez, México, 7 de septiembre de 1775, AGN, *Inquisición*, 1100, exp. 4, f. 24v.

ro, haciendo viajes a esta ciudad [Guadalajara], a la de México y a la de Guanajuato, pero sin hacer fija residencia en parte alguna; hasta que teniendo cerca de treinta años de edad, se separó de su patria y padre, y fue al pueblo de Piguamo, donde ejerció el mismo oficio de arriero en la hacienda de Belem, que allí se casó con Josefa Castellanos, y al cabo de seis años, habiendo tenido con ésta varias discordias, se pasó al pueblo de Tamazula, donde se casó ahora cuatro años con Juliana Valerio, y se mantuvo allí y en el pueblo de Zapotlán el Grande, con el mismo ejercicio hasta que fue preso.²⁰

Relacionado con la diferencia entre los arrieros de larga y corta distancia, está el factor de los tamaños de las empresas, siendo las recuas de carrera larga por lo general más grandes que las que manejaba un arriero local. Por ejemplo, en 1747, en Tlalpujahua, un tal José de Leyva, español, a la sazón arriero “en servicio de Diego Barahona en el molino de Santa Rosa que no es muy distante de esta cabecera”, declaró que hacía unos años vivía en Huichapan, “manteniéndose con el flete de dos machos”.²¹ Una mula o un burro no los tenía cualquiera, y eran medios para sustentarse.²² Cuando a Leyva se le extraviaron los dos animales, buscó a una mujer con buenas relaciones con las fuerzas

²⁰ Primera audiencia de Juan de Santa Ana Izquierda, Guadalajara, 24 de febrero de 1783, AGN, *Inquisición*, 1279, exp. 13, f. 55v.

²¹ Autodenuncia de José de Leyva, Tlalpujahua, 19 de junio de 1747, AGN, *Inquisición*, 914, exp. 6, f. 10r.

²² Sólo para dar una idea, quiero señalar los precios de ganado que el padre Ignaz Pfefferkorn registró para Sonora, alrededor de 1765: una mula 20 pesos, un caballo 10-15 pesos, una vaca gorda 5-6 pesos, un carnero gordo 2 pesos, una oveja 1 peso, 1 gallina 1 real; PFEFFERKORN, *Beschreibung der Landschaft Sonora*, vol. 1, p. 442.

superiores, “María, la coyotita”, y ésta le “decía que llevándole un real de velas y un listón haría diligencia con los santos”, y al hacerlo, uno de los machos regresó.²³ Dejo al lector considerar si este desenlace sirve de prueba de la eficacia o del fracaso de las artes de “la coyotita”.

Interesante información la dio en 1794 María Micaela Tembra. Ella sostuvo que hacía tres años había formado una compañía con el arriero Juan Máximo de Espinosa, a la que ella aportó su trabajo y el de su hijo. Así que a Espinosa le fue posible adquirir 12 mulas, un caballo y una yegua con su cría. Esta información fue objetada en el pleito por la herencia de Espinosa y ése, como ya mencionamos, había continuado trabajando en la recua de Manuel de Segura Zevallos, entre Córdoba y Veracruz, lo que sin duda le fue remunerado, pero no obstante parece relevante que la informante dijo que con el trabajo de sus animales “lograba mantener la familia rehaciéndonos a mayor abundamiento de otras cosas necesarias y en especial de una casa propia.”²⁴

Estos ejemplos contrastan radicalmente con las 548 mulas de las que disponía el arriero José Matamoros en 1788²⁵ o con los miles de bestias que recorrían el camino de México y Veracruz. Por ejemplo, en la primavera de 1818, en un tiempo en que el peligro de la insurgencia ya estaba disminuyendo el tráfico, 533 mulas llevaron 3 195 091 pesos de plata acuñada y 13 520 pesos de oro de México a Veracruz; y del puerto regresó un convoy de más 4 000 bestias a

²³ Autodenuncia de José de Leyva, Tlalpujagua, 19 de junio de 1747, AGN, *Inquisición*, 914, exp. 6, f. 10r.-10v.

²⁴ Representación, Córdoba, 24 de marzo de 1794, AGN, *Intestados*, 163, exp. 6, f. 177r.-177v.

²⁵ SUÁREZ ARGÜELLO, “José Matamoros”, pp. 186-187.

la metrópoli virreinal con la mercancía llegada desde Europa.²⁶ Pero aquí entramos ya al campo económico, que en este texto sólo queremos mencionar.

Para concluir este apartado, sólo quiero decir que, además, había arrieros especializados en algún producto, como los arrieros de la sal²⁷ o los del pulque, un producto que necesita un cuidado especial.²⁸

Gente que anda con mulas, sin ser arrieros

También había gente que, aunque transportaba mercancías y su vida laboral era muy similar a la de los arrieros, no suele ser identificada como tal. Creo, sin embargo, que debido a lo borroso de los límites entre los grupos profesionales y por la mencionada semejanza de sus oficios hay que tenerla en cuenta para reconstruir el mundo del transporte.

Se puede mencionar a los rescatadores de plata que llevaron dinero y productos de diferente índole a los reales de minas más retirados para adquirir el metal de los mineros o de los trabajadores de minas. Francisco Javier de Valenzuela y Salazar, vecino de Álamos, por ejemplo, se movía entre Álamos y el real de Sivorioja, en Sinaloa.²⁹

²⁶ Estado que demuestra el número de atajos y mulas de carga con expresión de sus dueños y mayordomos que se reunieron en Veracruz en el comboy que salió de esta capital el 4 de mayo y regresó a ella el 27 de junio, AGN, *Judicial*, 67, exp. 2, ff. 45r.-65v.

²⁷ REYES G., “Los arrieros de la sal”.

²⁸ Manuel Cayetano Pineda, por ejemplo, se identificó como “ayudante de arriero de pulque”; Información, México, 12 de junio de 1758, AGN, *Matrimonios*, exp. 4, exp. 67, ff. 289v.-290r.

²⁹ BPEJ, Archivo del Juzgado General de Bienes de Difuntos, 17 (62)-1. Véase HAUSBERGER, “El rescate de plata en Sinaloa”.

Los comerciantes ambulantes o viandantes viajaban con sus mulas hasta los lugares más lejanos para vender sus mercancías. Se podría pensar que es esto último lo que les distinguía de los arrieros. Sin embargo, había arrieros que transportaban mercancías por encargo, pero también llevaban algún cargamento (o lo adquirirían en el camino) para venderlo por propia cuenta. Por lo general eran los dueños de las recuas o sus mayordomos que combinaban sus viajes con actividades mercantiles. Ignacio de Ybarra, por ejemplo, vecino de Culiacán y dueño de recua, en 1732 recibió del comerciante almacenero Gaspar de Alvarado 10 823 pesos $\frac{1}{4}$ de real de oro común en géneros que llevaría al norte, como crédito a pagar en 12 meses.³⁰ Todo indica que trabajaba por su cuenta, aunque en dependencia crediticia del almacenero. Lo difícil de las categorías lo ilustra también la siguiente declaración sobre los arrieros del pueblo de Ahualulco:

[...] los arrieros de este pueblo, que todos son salineros, cuando van a Guadalajara a vender su sal, de vuelta suelen encargarles los comerciantes de este pueblo, les conduzcan uno, dos o más farditos que los traigan por un corto flete de un peso carga; y como la sal que llevan no va propensa a que los ladrones se la roben, pues no se ha dado ejemplar de ello, caminan sin armas, y sin ellas vuelven a su pueblo.³¹

³⁰ Obligación, México, 18 de noviembre de 1732, AGNCM, fondo antiguo, Notaría 73, Juan Francisco Benítez Trigueros, vol. 507, ff. 319r.-319v.

³¹ Declaración de Francisco Germán, Ahualulco, 29 de diciembre de 1788, BPEJ, Archivo de la Real Audiencia de Guadalajara, *Civil*, 361, exp. 19, ff. 39v.-40r.

Es decir, las mismas personas partieron a Guadalajara como empresarios y comerciantes que transportaban su propia mercancía para venderla y regresaron como simples arrieros/dueños de recua que prestaban sus servicios a terceros.

Un caso fascinante –transportista de una carga ínfima–, fue el de José Roberto Solís, de quien me referiré con más de detalle. En relación con el volumen transportado, este personaje es un fenómeno despreciable, incluso si se toma en cuenta que probablemente había muchos como él (o parecidos a él). Pero es una figura que tenía una presencia social por encima de la económica. Al mismo tiempo expresa el caso extremo en una escala que ordena a los transportistas según el volumen de las cargas que manejaban.

Este Solís, el 25 de mayo de 1808, se dirigió con un asunto más bien raro al intendente de Valladolid. Se identificó como “indio vecino del pueblo de San Francisco Angamacutiro”, y natural de Irapuato, de 45 años, y “pobre mendigo y falto de vista”.³² La primera sorpresa ya podría ser que un hombre de esta categoría se atreviera a dirigirse a las altas instancias de la administración virreinal. Solís se quejó de que en el distrito de Ario la justicia le había embargado sus bienes y quitado a una muchacha que le acompañaba como diestra, con el pretexto de que estaba en una relación ilícita con ella.

Con las informaciones disponibles su caso se puede reconstruir bastante bien. El domingo de Ramos de 1807, Solís se encontraba mendigando en Pátzcuaro, donde conoció a María Rosalía Marcela, según ella declararía, india sol-

³² AHMM, *Justicia*, 114, exp. 11, ff. 1r.-6r.

tera de 22 años, natural de Valladolid y de oficio obrajera,³³ que, sin embargo, “andaba guiando a otra ciega enfrente del cementerio del convento de Nuestra Señora de la Salud”. El que se dedicara a este tipo de trabajo, se debía probablemente a su familia, porque su padre era “ciego mendigo, y la mujer que lo guiaba era su amasia con quien hacía tiempo mantenía mala versación”.³⁴ Solís le propuso a la joven cambiar de amo, ofreciéndole un peso de salario al mes, lo que ella aceptó. Así pasaron la Semana Santa en Turicato y después, con la limosna recogida, fueron a Angamacutiro, el pueblo de vecindad de Solís, donde le empezó a tratar “de amores ilícitos, hasta que rendida a ellos trabó la mala versación que ha mantenido con él”.³⁵ Tardó cuatro meses para poderla convencer, como diría el ciego, “con varias expresiones lascivas”.³⁶ Siempre les acompañó la esposa del mendigo, que no dejaría de quejarse de la situación,³⁷ pero por otro lado parece que la consentía, quizá porque necesitaba la ayuda de la joven, pues ella misma había caído enferma.³⁸ De esta forma anduvieron hasta que el día de Todos Santos, en Puruándiro, la joven quiso “separarse de la mala

³³ Declaración de María Rosalía Marcela, Ario, 31 de mayo de 1808, AHMM, *Justicia*, 114, exp. 11, f. 4v.

³⁴ Declaración de José Roberto Solís, 8 de junio de 1808, AHMM, *Justicia*, 114, exp. 11, f. 7r.

³⁵ Declaración de María Rosalía Marcela, Ario, 31 de mayo de 1808, AHMM, *Justicia*, 114, exp. 11, f. 5r.

³⁶ Declaración de José Roberto Solís, 8 de junio de 1808, AHMM, *Justicia*, 114, exp. 11, f. 6v.

³⁷ El encargado de la justicia, don José María Cano, Ario, 30 de mayo de 1808, AHMM, *Justicia*, 114, exp. 11, f. 3r.

³⁸ Representación, Valladolid, s. f. [25 de mayo de 1808], AHMM, *Justicia*, 114, exp. 11, f. 1r.

amistad” e irse a Valladolid. Pero Solís se presentó al juez del lugar, “pretextando que era su sirvienta y que le debía dinero”. Al contarle la mujer al magistrado toda la historia, éste la encargó a un tío suyo, el cual, sin embargo, “por súplicas de Roberto Solís y de la mujer de éste, se la volvió a entregar acomodada con el primer salario de un peso, por lo que desde luego continuó la mala versación, usándola por donde quiera que Solís andaba mendigando”.³⁹ Así quedaron juntos hasta que, a principios de mayo de 1808, el juez de Tamacuaro los quiso detener. Pero la esposa de Solís se escapó con la joven, para esconderla en Ario.⁴⁰ En esta huida, Solís y las mujeres tuvieron que dejar atrás sus bienes, cuya recuperación fue el objetivo de su representación al intendente. Solís logró su propósito el 26 de junio, mientras que la muchacha fue enviada a Valladolid.⁴¹

El caso permite asomarse a un mundo apenas conocido. Muestra cómo partes de las reglas oficiales de la vida se repiten en este “submundo” de los mendigos: se pagaba un salario (miserable); se recurría jurídicamente al argumento de las deudas para mantener una situación de servicio y dependencia; además, se establecía una relación de explotación sexual en la relación entre amo y sirvienta. Lo que justifica mencionar el caso aquí, como ejemplo de un mini-transportista, es otra cosa. Solís, una vez relacionado con Marcela, junto con su esposa se había dirigido a la costa,

³⁹ Declaración de María Rosalía Marcela, Ario, 31 de mayo de 1808, AHMM, *Justicia*, 114, exp. 11, ff. 5r.

⁴⁰ Declaración de María Rosalía Marcela, Ario, 31 de mayo de 1808, AHMM, *Justicia*, 114, exp. 11, ff. 5r.-5v.

⁴¹ AHMM, *Justicia*, 114, exp. 11, f. 17r.

donde andaban junto con otro mendigo y su diestro.⁴² Con la limosna recibida, Solís compró “dos asnitos”, con los que estaba regresando a Michoacán, cuando sus problemas con la justicia empezaron, cargando, aparte de sus pertenencias, dos cargas de sal.⁴³

Los bienes embargados a José Roberto Solís⁴⁴

1 carguita de sal en dos costales de guangoche
 2 tompiates más de sal
 1 aparejito lleno de algodón
 1 cajita cerrada con llave
 3 pares de pantalones viejos
 3 camisas de mujer de manta y viejas
 1 hacha
 unas tijeras
 1 aguja de arria
 1 juste y 2 mantas de [ilegible] viejas
 1 sartencito de cobre
 1 chiquigüütito
 1 reata y 1 lía
 1 burra y 1 burro

No se puede calcular en kilogramos cuánta sal llevaba el ciego, pero superaba lo que podría usar para autoconsumo. Por consiguiente, por lo menos en este momento de su vida,

⁴² El encargo de la justicia, don José María Cano, Ario, 30 de mayo de 1808, AHMM, *Justicia*, 114, exp. 11, f. 3r.

⁴³ Representación, Valladolid, s. f. [25 de mayo de 1808], AHMM, *Justicia*, 114, exp. 11, f. 1v.

⁴⁴ Apunte de los bienes del ciego Roberto Solís, s. l. [Ario], 25 de junio de 1808, AHMM, *Justicia*, 114, exp. 11, f. 11r.

se asemejaba a los salineros de Ahualulco mencionados arriba: transportaba sal de la costa para su venta en los mercados de consumo en el interior.

Puede parecer improcedente considerar aquí personas que no eran arrieros formalmente, pero me parece que hay que tomarlos en cuenta para entender lo polifacético del mundo del transporte y de los transportistas. Para no abusar de este argumento sólo quisiera mencionar que en las rutas novohispanas había también otros caminantes, no transportistas, que compartían con los arrieros el espacio y muchas experiencias, viajeros comunes, clérigos en busca de limosnas, comediantes y titiriteros y, no como últimos, ladrones y asaltantes.

Arrieros temporales

Cuando un tal Francisco Germán, de 46 años, declaró que “desde que tuvo uso de la razón, tiene el ejercicio de arriero”,⁴⁵ no describe ninguna realidad general. Lo que se observa con frecuencia es que la gente buscaba empleo donde más le convenía en cierto momento, es decir, en la arriería se manifestaba una alta flexibilidad laboral. “[...] el oficio que le ha conocido después que se casó con él”, declaraba Josefa de Ochoa respecto a su marido Juan de Ribera alias *el Boyero*, “no ha sido determinadamente, ninguno de asiento, sino que siempre le ha visto usar de diversos, unas veces de labrador, otras de arriero, otras de albañil y otras

⁴⁵ Declaración de Francisco Germán, Ahualulco, 29 de diciembre de 1788, Biblioteca Pública del Estado de Jalisco, Real Audiencia, Civil 361 exp. 19, f. 40v.

de sastre, que esto es lo que ha visto después de casado con el dicho”.⁴⁶

En este contexto se ubica una observación de Clara Elena Suárez Argüello donde señaló que “si bien para muchos de los habitantes de la Nueva España la arriería era parte del modo de vida campesina, para otros era un oficio con dedicación de tiempo completo”.⁴⁷ Observa que de una muestra de 235 arrieros que trabajaban en la distribución del tabaco desde los almacenes de la ciudad de México, 176, es decir, 74.6%, efectuó sólo un viaje al año, 45 (19.1%) hacían dos viajes, 10 (4.2%) tres, 4 (1.7%) cuatro y sólo 1 (0.42%) cinco viajes.⁴⁸ Esto parece indicar el reducido grado de profesionalización del ramo. Esta situación también habría que tomarla en cuenta, para mencionarlo de paso, al interpretar los datos arriba citados de la representación de los arrieros en la población total. Pues, en los censos, sin duda, sólo se identifican aquellos con ese oficio quienes lo ejercían con alguna regularidad. Suárez Argüello sospecha que mucha gente se iba con las recuas “cuando no tenía tareas de cultivo”, porque este tipo de trabajo “les permitía un pequeño ingreso extra, y era parte de su modo de vida”.⁴⁹ Esta hipótesis la he manejado en otro artículo, en cuanto al trabajo minero, sobre todo en muchas minas pequeñas y periféricas. La pequeña agricultura de los indígenas y de las castas, destinada sobre todo a la autosubsistencia, servía de esta forma como ámbito que mantenía una reserva de mano de

⁴⁶ Declaración de Josefa de Ochoa, Culiacán, 5 de octubre de 1706, AGN, *Inquisición*, 727, exp. 20, f. 526r.

⁴⁷ SUÁREZ ARGÜELLO, *Camino real*, p. 189.

⁴⁸ SUÁREZ ARGÜELLO, *Camino real*, p. 193.

⁴⁹ SUÁREZ ARGÜELLO, *Camino real*, p. 194.

obra que otros sectores podían usar. Aunque la disponibilidad de esta oferta estaba subordinada a los ciclos agrarios, ayudó a reducir los costos de trabajo.⁵⁰

Sin embargo, habría que ampliar esta perspectiva y tomar en cuenta la gran flexibilidad de los grupos subalternos no indígenas y no campesinos. Es decir, los ejemplos parecen demostrar que había gente no ligada a la agricultura que fluctuaba según su conveniencia económica, pero también según sus ganas o preferencias entre los diversos empleos asalariados que se ofrecían en la agricultura, la ganadería, la minería, el transporte u otros servicios. En las fuentes emergen, de esta manera, personajes como Miguel Montero, acusado en el real de Santa Rosa de Cusihiuriachi, en la Nueva Vizcaya, por haberse casado dos veces.⁵¹ La moral de Montero nos interesa menos, aunque el hecho de haber tomado otra mujer estaba probablemente relacionado con su movilidad. Pero limitémonos a las estaciones de su vida.

Miguel Montero de Herrera era natural de la ciudad de México, coyote e hijo legítimo de Tomás González de Herrera y de María López de Espinos, ya difuntos, según él mismo asentó,⁵² mientras que un testigo declararía “que es nacido en un pueblo de indios otomites junto a México, llamado Tepeje, según se lo ha oído a otros viejos en

⁵⁰ HAUSBERGER, “Comunidad indígena y minería en la época colonial”, y *La Nueva España*, pp. 128-138.

⁵¹ Papeles que se hallan sueltos y vinieron por muerte del comisario de Cuisiguriachi, AGN, *Inquisición*, 706, exp. 39, ff. 321r.-339v.

⁵² Libro de la administración y asientos de los casamientos y velaciones, AGN, *Inquisición*, 706, exp. 39, f. 336r. Como se trataba del registro de su segundo matrimonio, puede ser que Montero se haya inventado una procedencia.

Culiacán”.⁵³ Allí en Culiacán, alrededor del año 1673, sirvió de vaquero en la estancia del capitán Alonso de Medina, y se casó con una coyota llamada la Marota, “tenida por hija bastarda de Nicolás de Ybarra, vecino de Culiacán”, según unos, y “María de Olivas, la Marota”, según otros. Para 1687 se había trasladado al real de los Frayles (Álamos). En 1689 lo encontramos caminando de cargador en la recua del capitán Pedro Sáenz Merino, vecino y mercader en el real de San Miguel en Sonora, de la ciudad de México al norte, viaje en el que conoció a otro arriero de la recua de José de Alcedo, vecino del real de los Frayles. Este fue un hombre de un poco más de 40 años, Juan Bautista de Otondo, llamado “el Moro”, pues era “natural de la ciudad de Argel, hijo de padres mahometanos, y bautizado en la ciudad de Cádiz en reinos de España [...] libre y al presente vecino en la villa de Sinaloa” y “casado con María Román, mestiza”. Éste declaró:

[...] como ordinariamente paraban juntos las dos recuas, este denunciante trabó conociencia con toda la gente, y de ellos supo cómo el dicho Miguel Montero es indio otomite y natural del pueblo de Tepeje, y de él mismo supo este denunciante cómo era casado en Culiacán con la dicha María y que tenía una hija llamada María, a la cual conoce este denunciante, pero ha oído decir que es su entenada del dicho Miguel Montero; y para mayor verificación de su verdad de este denunciante, y de que tiene entero conocimiento del dicho Miguel Montero, y que es el propio, se le reconozcan las manos y en una de ellas que no se acuerda si es la derecha, se le hallará una señal de un herida que

⁵³ Denuncia hecha por Pedro de Cabanilla, Santa Rosa de Cusihiuriachi, 18 de marzo de 1698, AGN, *Inquisición*, 706, exp. 39, f. 325v.

este denunciante le dio con un cuchillo entre los dedos, en el viaje que lleva referido, por estar un día jugando y chanceando con el dicho Miguel Montero, en un paraje que llaman El Paso de los Novillos, y que ésta es la verdad.⁵⁴

En 1694 Montero vivía en el real de Santa Rosa de Cusi-huiriachí trabajando como barretero en una mina de Diego Pacheco Ceballos. Parece que ya en ese entonces iba con la idea de casarse de nuevo, como dijo a sus conocidos, afirmando que su primera esposa había fallecido.⁵⁵ Realizó este propósito en septiembre de 1697,⁵⁶ lo que desencadenó la investigación por parte de la Inquisición, y no sabemos más de él. Lo que demuestra su biografía es tanto la movilidad espacial como profesional, pues Montero empezó como vaquero, pasó a ser arriero y terminó como barretero en una mina (y no sabemos si no hubo aún más etapas en su vida).

Y así hay muchos. Tomás de Mariscal, mulato libre, de 38 años, por ejemplo, declaró que se dedicaba a la “arriería y vaquería”.⁵⁷ Ignacio de Avendaño, español, nacido alrededor de 1679 en Oaxaca, como hijo de un zapatero, en 1709 se identificó como “labrador”, es decir, trabajador del campo, y declaraba que había crecido en casa de sus padres hasta que tuvo 20 años:

⁵⁴ Declaración de Juan Bautista de Otondo, Santa Rosa de Cusihiuriachi, 18 de marzo de 1698, AGN, *Inquisición*, 706, exp. 39, f. 326r.-326v.

⁵⁵ Denuncia hecha por Juan de Aguiar, Santa Rosa de Cusihiuriachi, 4 de marzo de 1698, AGN, *Inquisición*, 706, exp. 39, ff. 322r.-323r.

⁵⁶ Libro de la administración y asientos de los casamientos y velaciones, AGN, *Inquisición*, 706, exp. 39, f. 336r.

⁵⁷ Denuncia hecha por Tomás de Mariscal, ciudad de Compostela, 29 de julio de 1705, AGN, *Inquisición*, 729, exp. 19, f. 483r.

[...] de allí se vino a la Puebla donde estuvo como un año trajinando con algunas mulas suyas, acarreando maíz y cebada, y de allí se pasó al Valle de Orizaba, donde estuvo como un año, cargando fruta y trajinando en aquellos lugares y de allí se vino al valle de Napoluca donde estuvo como cuatro años, ejercitándose de trajinar con sus mulas en maíz y cebada de Tlascala a la Puebla, y de allí se volvió a su tierra.⁵⁸

Una consecuencia de estas estrategias o formas de vida es que había muchos arrieros que se pueden hallar en la documentación sólo mediante una lectura detallada, pues en los títulos de los documentos o expedientes no se los identifica como tales.

Los arrieros como grupo

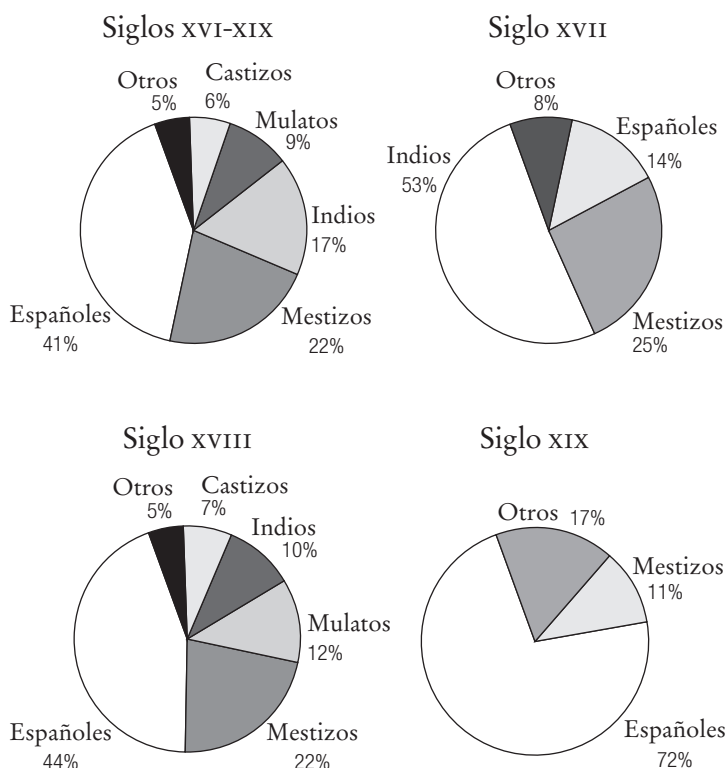
Al considerar a los arrieros desde otro ángulo, el de su composición en términos “raciales”, veremos que se trataba de un grupo muy heterogéneo. Entre los españoles e indios hay toda la gama de castas, y no faltan los negros. En cuanto a la presencia de los españoles y de los indios, por lo menos en el siglo XVI, hay que contar que ésta manifiesta un vínculo con tradiciones tanto peninsulares como prehispánicas, punto sobre el cual Raffaele Moro ha aportado algunos datos sugerentes.⁵⁹ He reunido una base de datos de 295 arrieros, tal como me topé con ellos en la documentación. Son 5 del siglo XVI, 57 del siglo XVII, 192 del siglo XVIII y 41 del siglo XIX (antes de 1821). De estos 295 casos, en 206

⁵⁸ Declaración de Ignacio de Avendaño, México, 3 de julio de 1709, AGN, *Inquisición*, 731, exp. 34, f. 543r.

⁵⁹ MORO, “Los arrieros novohispanos”, pp. 84, 86-88.

la documentación indica la calidad de las personas (46 en el siglo XVII, 148 en el XVIII, 18 en el XIX). Se puede observar la siguiente distribución:

LA CALIDAD DE LOS ARRIEROS, SIGLOS XVI-XVIII



Aunque tal vez la base de datos sea demasiado estrecha y desigual para los diferentes periodos, los datos parecen sugerir la constante disminución de los indios y

—paralelamente— el aumento de los españoles. Quedaría por averiguar si esto refleja un cambio real o una sucesiva “españolización” o el blanqueamiento de las castas. Sea como sea, del siglo xvii he encontrado una serie de representaciones de dueños de recua indígenas que pedían licencia al virrey para el ejercicio de su negocio, para montar caballos y para llevar armas defensivas en sus viajes. Se solían conceder todas estas solicitudes, pero al mismo tiempo las constantes incidencias en las solicitudes parecen manifestar los obstáculos que los magistrados civiles les ponían en los parajes de tránsito. Así se lee en uno de estos documentos:

[...]... para poderse sustentar mi parte y pagar los reales tributos tienen por trato y granjería vender en los tianguis y plazas de su pueblo y jurisdicción y en los demás de esta Nueva España de vender sal, chile, maíz, jabón, frijol, pescado, frutas y las demás semillas que tienen de su cosecha y le[s] son permitidos y para su acarreo tienen doce mulas de carga con todos los adrentes de recua y mis partes y dos arrieros que trae[n] andan en todas cabalgaduras ensilladas y enfrenadas, y traen agujas, cuchillos, tijeras, aleznas, lías, lazos, xáquimas, reatas de cerda y cuero, almudes, cuartillejos, vara de medir, peso y balanzas y media fanega y para que no le[s] pongan impedimento a Vuestra Excelencia pido y suplico mande a los justicias y sus ministros no le[s] pongan impedimento.⁶⁰

⁶⁰ Representación de Juan y Andrés Feliciano, hermanos naturales del pueblo de San Sebastián, jurisdicción de Tehuacán, México, 18 de abril de 1679; AGN, *Indios*, 25, núm. 397, ff. 284r.-284v; otras, por ejemplo, en AGN, *Indios*, 7, núm. 425, f. 202r. (México, 11 de septiembre de 1619); AGN, *Indios*, 10, núm. 288, f. 165r. (México, 17 de septiembre de 1630); AGN, *Indios*, 23, núm. 293, ff. 265r.-265v. (México, 21 de marzo de 1659); AGN, *Indios*, 25, núm. 399-400, ff. 284v.-285v. (México,

Parece importante que en todas estas solicitudes se mencione que las recuas de indios vendían productos, sobre todo de la tierra, pero no exclusivamente.⁶¹ De esta suerte tratamos aquí con personajes que combinaban la arriería y el comercio, como antes lo mencionamos. Probablemente aprovechaban su relación privilegiada con sus comunidades de origen y con el mundo indígena en general. Para terminar estos ejemplos cito otra solicitud, de 1599, que dice:

[...] yo salgo de ordinario de esta ciudad con mi recua por toda esta Nueva España, a traer bastimentos, para el sustento de esta república y por que por los caminos suelo encontrar gente de mal vivir y por que me temo no me hagan algún agravio y para ornato y defensa de mi persona a Vuestra Señoría suplico sea servido atento a lo susodicho se me dé licencia para poder traer espada atento a que soy quieto y pacífico.⁶²

En este caso, el virrey antes de decidir pidió información sobre el personaje, y se le notificó que se trataba de un negro casado, de entre 60 y 70 años, “hombre de bien,

18 de abril de 1679); AGN, *Indios*, 27, núm. 94, ff. 45v.-46r. (México, 27 de marzo de 1681); núm. 253, ff. 144r.-144v. (México, 27 de julio de 1682); AGN, *Indios*, 29, núm. 48, ff. 57r.-57v. (México, 28 de mayo de 1685).

⁶¹ “[...] que él trae treinta mulas de carga y una de silla [...] con las cuales trata y contrata y va a los puertos de Acapulco, Guatemala, Costa[?] y otras partes a traer bastimentos, cacao, pescado, chile y otras cosas y lleva mercaderías de la tierra y de China”; Representación de Alonso Gómez, natural del pueblo de Yanhuitlán, México, 4 de junio de 1620, AGN, *Indios*, 7, núm. 481, f. 231r.

⁶² Petición de Ambrosio Nieto, México, s.f. [1599], AGN, *Indiferente Virreinal*, 621, exp. 39, ff. 1r.-1v. (al principio se le identifica como “moreno libre”).

quieto y pacífico”, y de esta suerte, el virrey le consintió su solicitud.

Ahora, habiendo mostrado que en el grupo de los arrieros manifiestamente se reunía gente de todo tipo, por lo menos, hay que mencionar la gran ambigüedad de estas categorías, que antes se solían llamar raciales, y después se puso de moda llamarlas étnicas (lo que puede satisfacer únicamente la *political correctness* del mundo académico, porque el manejo del término en este contexto no tiene nada que ver con su definición en la etnología). Sólo daré algunos ejemplos. Hemos observado muchos indios entre los arrieros. Uno de ellos fue Jorge de Caybaca, arriero y mercader viandante que traficaba con su recua entre la ciudad de México y Sonora, habiendo formado una compañía con Santiago Somoza, español. Caybaca era indio, pero se identificó como “natural de Lima, cacique principal y originario de la ciudad de Trujillo y Manziche del reino de Perú”, hijo legítimo de Lorenzo de Caybaca, de Trujillo, y de Micaela de los Ángeles y Coya, originaria de Cuzco.⁶³ De esta suerte, se trataba de una persona alejada de lo que usualmente comprendemos con el término indio. El cargador Ignacio Rodríguez, alias Ignacio Medrano, por su parte, fue identificado por algunos testigos ambigüamente, vacilando entre principios de linaje y de fenotipo: “Su calidad [es] mulato, aunque al parecer es de mestizo, y que es hijo de Francisco Rodríguez y de María, cuyo apellido no se acuerda, pero que éstos eran mulatos”, declaró uno de ellos;⁶⁴ y otro

⁶³ Poder para testar otorgado por Jorge de Caybaca, México, 12 de enero de 1732, AGNCM, FA, Notaría 73, Juan Francisco Benítez Trigueros, vol. 507, ff. 8r.-9v.

⁶⁴ Declaración de Luis de Silva, Salvatierra, 13 de abril de 1746, AGN,

confirmó que sus padres fueron mulatos, pero por su apariencia “el dicho Ignacio Rodríguez, por ser bermejo, pareció ser mestizo o coyote”.⁶⁵ Y en todo caso está la dificultad de saber el origen real de personas que fácilmente se podían inventar padres, biografías y calidades, para esconder su verdadera identidad, a lo mejor buscando el blanqueamiento social, o para huir de la justicia o de su familia. Pero esto ya es un tema que rompe el margen de este trabajo.⁶⁶

Un elemento más. De 87 arrieros, entre 1727 y 1783, dispongo de información sobre su estado civil: 71 (82%) eran casados, 15 (17%) solteros, 1 (1%) viudo. Ahora, lo que significa esto en la práctica es complejo de interpretar. Muestra en cierta forma el poder de la Iglesia de imponer el matrimonio a las clases bajas. Pero no nos dice nada sobre el funcionamiento de las familias. Para empezar, se presenta el mencionado problema de que en la mayoría de los casos no sabemos si se trata de arrieros de corta o de larga distancia, así como tampoco sabemos de las ausencias de sus hogares ni de la estabilidad de las familias. Para señalarlo también, la distribución de las calidades entre los casados es casi igual al panorama general observado en el siglo XVIII. Tenemos la información correspondiente a 63 arrieros casados: 48% son españoles (44% del total de los arrieros del siglo XVIII), 19% mestizos (22% del total), 13% castizos (7%), 9% mulatos (12%), 5% indios (10%) y 6% otros (5%). Si se reúnen las

Inquisición, 893, exp. 4, f. 226v.

⁶⁵ Declaración de Mateo Rodríguez, Salvatierra, 23 de abril de 1746, AGN, *Inquisición*, 893, exp. 4, f. 228r.

⁶⁶ Diferentes enfoques y miradas al fenómeno de las castas los hemos reunido en BÖTTCHER, HAUSBERGER y HERING TORRES, *El peso de la sangre*; también FISHER y O'HARA, *Imperial Subjects*.

castas (mestizos, castizos, mulatos) en un grupo, el resultado se iguala y tenemos 41% tanto entre los casados como en el grupo total. Estos datos parecen indicar un leve aumento de los españoles y una baja de los indios. Aunque el grupo es muy chico, esto tal vez podría indicar que los indios que trabajaban en la arriería en el siglo XVIII en mayor medida estaban recién separados de su comunidad (y no eran gente que comerciaba los productos de ella) y por lo tanto tenían una tasa de inestabilidad familiar mayor que las castas que ya vivían en un mundo social propio, al que los indios arrieros estaban apenas en camino de integrarse.

Repito que estos datos sólo pueden servir para dar una somera idea de las realidades vigentes, ante todo, porque la base de datos es aún algo estrecha. Por lo tanto, he renunciado por el momento a intentar una diferenciación regional hasta que mi información sea más amplia. Pero se puede adelantar que serían de esperar significantes diferencias, por ejemplo, un papel más destacado de los indios en el sur de la Nueva España que en las rutas del norte. Pero esto queda por confirmar. Sin duda, sería importante también observar más de cerca la composición poblacional de los mencionados pueblos de arrieros, como por ejemplo Huichapan.

Basta con presentar unos datos proporcionados por David Brading, sobre Guanajuato en 1792. Contaba allí 231 arrieros. De ellos, 30.8% eran españoles, 20.5% mestizos, 2.3% caciques y 46.4% mulatos.⁶⁷ Brading introduce la categoría “cacique”, de la cual se podría suponer que se refería a indios, pero el autor considera que se trataba de “mestizos asidos, por alguna razón, a un estatus indio

⁶⁷ BRADING, “Grupos étnicos”, p. 476, cuadro 9.

noble”.⁶⁸ Estos datos contrastan marcadamente con los míos acerca del panorama general del siglo XVIII (para repetirlo: españoles – 44%, mestizos y castizos –29%, mulatos – 12%, indios –10%, otros – 5%). Este resultado puede servir como indicio de la situación especial del Bajío, y resalta la necesidad tanto de ampliar nuestra base de datos como de proceder en la regionalización del análisis.

Los datos de Brading son de interés también por otra razón, pues reúne en su tabla información de diferentes grupos profesionales, de la cual quiero reproducir una selección.

CALIDAD DE LOS TRABAJADORES HOMBRES ADULTOS EN
ALGUNAS OCUPACIONES SELECCIONADAS, GUANAJUATO 1792
(ENTRE PARÉNTESIS EL NÚMERO DE INDIVIDUOS)

	PORCENTAJE			
	<i>Españoles</i>	<i>Mestizos</i>	<i>Caciques</i>	<i>Mulatos</i>
Tratantes (341)	67.2	18.5	2.9	11.4
Sastres (286)	48.2	36.2	3.4	12.2
Agricultores (591)	54.1	21.3	1.1	23.5
Sirvientes (510)	36.3	34.7	0.9	28.1
Molineros (396)	36.2	36.8	1.5	25.5
Rescatadores (259)	34.4	33.5	1.6	30.5
Trabajadores mineros (4659)	28.5	29.6	1.6	40.3
Muleteros (231)	30.8	20.5	2.3	46.4

Lo que salta a la vista es que los arrieros (o muleteros, como los llama Brading) son el grupo con la participación más alta de mulatos, la más baja de mestizos y la segunda más baja de españoles. Brading mismo argumen-

⁶⁸ BRADING, “Grupos étnicos”, pp. 47-49. Compárese CASTILLO PALMA, *Cholula*, p. 71.

taba correctamente que las calidades “de sangre” se combinaban con una jerarquía de estatus, con los españoles en el extremo más alto y los mulatos en el más bajo. De ello se podría deducir que los arrieros constituían, por lo menos en Guanajuato a finales del siglo XVIII, el grupo más bajo de la población trabajadora en cuanto a su prestigio social. Está claro que vuelve a presentarse el problema de los términos, que se puede resumir de forma simple al preguntarse si los mulatos entraron a la arriería porque este era un oficio tan vil o si a los arrieros morenos se les llamaba mulatos porque se dedicaban a un trabajo desprestigiado.⁶⁹

CONCLUSIÓN

De todo esto queda, por lo menos, una cosa clara: el mundo del transporte era socialmente polifacético⁷⁰ y los arrieros no formaban ningún grupo bien definido y, por lo tanto, no se puede encontrar entre ellos algo que se asemeje a una conciencia de clase. Si esto era diferente cuando uno se limita a los arrieros de larga carrera, todavía quedaría por investigar. Pero sospecho que no, pues sus experiencias de vida estaban compartidas con otra gente y muchas de ellas se dedicaban sólo por tiempos reducidos al transporte, lo que habrá impedido el surgimiento de un sentimiento fuerte de identidad profesional. En términos de la historia social sería necesario, por lo tanto, analizarlos dentro del contexto de los grupos y de la gente que como ellos

⁶⁹ Compárese MORO, “Los arrieros novohispanos”, p. 86.

⁷⁰ Observaciones similares se han hecho también en otros contextos regionales; véase, por ejemplo, POLONI-SIMARD, *El mosaico indígena*, pp. 222-225.

se caracterizaban por la movilidad en el espacio, fenómenos probablemente característicos de gran parte de las castas.⁷¹ Un enfoque alternativo, o más bien complementario, y en todo caso enriquecedor, sería el de la historia cotidiana o de la historia cultural que investigaría las prácticas y rutinas en el mundo de los caminos, en el que los arrieros eran actores importantes, pero no los únicos.

SIGLAS Y REFERENCIAS

AGN	Archivo General de la Nación, México.
AGNCM	Archivo General de Notarías de la Ciudad de México, México.
AHMM	Archivo Histórico Municipal de Morelia, Morelia, Michoacán.
BPEJ	Biblioteca Pública del Estado de Jalisco, Guadalajara.

ANDERSON, Clare

Subaltern Lives: Biographies of Colonialism in the Indian Ocean World, 1790-1920, Cambridge, Cambridge University Press, 2012.

ARTÍS ESPRIÚ, Gloria *et al.*

Trabajo y sociedad en la historia de México. Siglos XVI-XVIII, México, Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social, 1992.

BERNABÉU ALBERT, Salvador (coord.)

El paraíso occidental. Norma y diversidad en el México virreinal, México, Embajada de México, Instituto de México en España, 1998.

⁷¹ Esta pista ha sido abierta, sobre todo y con enfoques diferentes cada uno, por SWANN, *Migrants in the Mexican North*; MENTZ, *Movilidad social de sectores medios en México*, y MORO, “Les usages de la route”, pero me parece que hasta ahora no se ha aprovechado del todo.

BÖTTCHER, Nikolaus, Bernd HAUSBERGER y Max HERING TORRES (coords.)

El peso de la sangre. Limpios, mestizos y nobles en el mundo hispánico, México, El Colegio de México, 2011.

BÖTTCHER, Nikolaus, Bernd HAUSBERGER y Antonio IBARRA (coords.)

Redes imperiales y negocios globales en el mundo ibérico, siglos XVI-XVIII, Madrid, Frankfurt a. M., México, Iberoamericana, Vervuert, El Colegio de México, 2011.

BOYER, Richard

"Juan Vazquez, Muleteer of Seventeenth-Century Mexico", en *The Americas*, 37:4 (1981), pp. 421-443.

BRADING, David A.

"Grupos étnicos, clases, y estructura ocupacional en Guanajuato (1792)", en *Historia Mexicana*, xxi:3 (83) (ene.-mar. 1972), pp. 460-480.

BRAVO MARENTES, Carlos (ed.)

Arrieros somos: el sistema de arriería de la Sierra Norte de Puebla, México, Secretaría de Educación Pública, Dirección General de Culturas Populares, 1998.

CALVO, Thomas

Por los caminos de Nueva Galicia. Transportes y transportistas en el siglo XVII, Guadalajara, México, Universidad de Guadalajara, Centre Français d'Études Mexicaines et Centroaméricaines, 1997.

El camino real de tierra adentro

El camino real de tierra adentro. Primer coloquio internacional, Valle de Allende, Chihuahua, junio 7 al 9 de 1995, México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, National Park Service, 1997.

CASTILLO PALMA, Norma Angélica

Cholula: sociedad mestiza en ciudad india. Un análisis de las consecuencias demográficas, económicas y sociales del mestizaje en una ciudad novohispana (1649-1796), México, Plaza y Valdés, 2001.

CASTLEMAN, Bruce A.

Building the King's Highway. Labor, Society, and Mexico's Caminos Reales, 1757-1804, Tucson, The University of Arizona Press, 2005.

CRAMAUSSEL, Chantal (ed.)

Rutas de la Nueva España, Zamora, El Colegio de Michoacán, 2006.

CRUZ LIRA, Lina Mercedes

Los arrieros de la barranca. Imágenes cotidianas. Estudios sobre la región, Guadalajara, CULagos, Universidad de Guadalajara, 2005.

FISHER, Andrew B., y Matthew D. O'HARA

Imperial Subjects. Race and Identity in Colonial Latin America, Durham, Londres, Duke University Press, 2009.

FLORESCANO MAYET, Sergio

El camino México-Veracruz en la época colonial, México, Veracruz, Universidad Veracruzana, 1987.

GARCÍA MARTÍNEZ, Bernardo

"Ríos desbordados y pastizales secos. Un recorrido de contrastes por los caminos ganaderos del siglo XVIII novohispano", en GARCÍA MARTÍNEZ y PRIETO (comps.), 1999, vol. 2, pp. 247-281.

GARCÍA MARTÍNEZ, Bernardo, y María del Rosario PRIETO (comps.)

Estudios sobre historia y ambiente en América, vol. 2, México, Instituto Panamericano de Geografía e Historia, El Colegio de México, 1999.

GERHARD, Peter

México en 1742, México, José Porrúa, 1962.

A Guide to the Historical Geography of New Spain, Cambridge, Mass., The University Press, 1972.

The Southeast Frontier of New Spain, Princeton, Princeton University Press, 1979.

The North Frontier of New Spain, Princeton, Princeton University Press, 1982.

GLAVE TESTINO, Luis Miguel

"Tambos y caminos andinos en la formación del mercado interno colonial", en *Anuario de Estudios Americanos*, 45 (1988), pp. 83-138.

Trajinantes. Caminos indígenas en la sociedad colonial, siglos XVI/XVII, Lima, Instituto de Apoyo Agrario, 1989.

HASSIG, Ross

Comercio, tributo y transportes. La economía política del Valle de México en el siglo XVI, México, Alianza Editorial Mexicana, 1990 (ed. inglesa 1985).

HAUSBERGER, Bernd

La Nueva España y sus metales preciosos. La industria minera colonial a través de los "libros de cargo y data" de la Real Hacienda, 1761-1767, Frankfurt a. M., Madrid, Vervuert, Iberoamericana, 1997.

"Comunidad indígena y minería en la época colonial. El Alto Perú y el noroeste de México en comparación", en *Ibero-Amerikanisches Archiv*, 23: 3-4 (1997), pp. 263-312.

Für Gott und König. Die Mission der Jesuiten im kolonialen Mexiko, Viena, Munich, Verlag für Geschichte und Politik, Oldenbourg, 2000.

"El rescate de plata en Sinaloa, a mediados del siglo XVIII", en HAUSBERGER e IBARRA (coords.), en preparación.

HAUSBERGER, Bernd y Antonio IBARRA (coords.)

El comercio mundial de la plata y del oro. Historias conectadas. Siglos XVI-XIX, en preparación.

LECOQ, Patrice

“Algunos apuntes sobre la importancia de las caravanas de camélidos en el desarrollo de la ciudad de Potosí (comienzo del periodo colonial)”, en *Yachay. Revista de cultura, filosofía y teología*, 14:26 (1997), pp. 173-206.

MÁRQUEZ RUIZ, Miguel Ángel J. (coord.)

La gesta del caballo en la historia de México, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 2010.

MENTZ, Brígida von

“¿Podemos escuchar las voces de los grupos subalternos en los archivos?”, en *Desacatos*, 26 (2008), pp. 143-150.

MENTZ, Brígida von (coord.)

Movilidad social de sectores medios en México. Una retrospectiva histórica, siglos XVII al XX, México, Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social, Miguel Ángel Porrúa, 2003.

MOORHEAD, Max L.

New Mexico's Royal Road: Trade and Travel on the Chihuahua Trail, Norman, University of Oklahoma Press, 1958.

MORO, Raffaele

“Los itinerantes en el México novohispano”, en BERNABÉU ALBERT (coord.), 1998, pp. 131-154.

“Les usages de la route dans le Mexique colonial: histoires de vie et mobilités du XVI^e au XIX^e siècle”, tesis de doctorado, París, EHESS, 2006 (disponible en *Nuevo Mundo-Mundos Nuevos*, 7 (<http://nuevomundo.revues.org/document6505.html?format=print>)).

“Los arrieros novohispanos. La arriería y las rutas de comercio durante la colonia”, en MÁRQUEZ RUIZ (coord.), 2010, pp. 81-93.

NELSON, Cary y Laurence GROSSBERG (eds.)

Marxism and Interpretation of Culture, Basingstoke, Macmillan Education, 1988.

PFEFFERKORN S. J., Ignaz

Beschreibung der Landschaft Sonora samt anderen merkwürdigen Nachrichten von den inneren Theilen Neu-Spaniens und Reise aus Amerika bis in Deutschland, nebst einer Landkarte von Sonora, Colonia, Langensche Buchhandlung, 1794-1795, 2 vols.

POLONI-SIMARD, Jacques

El mosaico indígena: movilidad, estratificación social y mestizaje en el corregimiento de Cuenca (Ecuador) del siglo XVI al XVIII, Quito, Abya Yala, 2006.

REYES G., Juan Carlos

“Los arrieros de la sal. Transporte de la sal y su impacto en la economía local”, en REYES G. (ed.), 1998, pp. 147-160.

REYES G., Juan Carlos (ed.)

La sal en México, Colima, Gobierno del estado de Colima, Universidad de Colima, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, 1998, vol. 2.

RINGROSE, David R.

“Carting in the Hispanic World. An Example of Divergent Development”, en *The Hispanic American Historical Review*, 50 (1970), pp. 30-51.

Transportation and Economic Stagnation in Spain, 1750-1850, Durham, Duke University Press.

ROMERO DE SOLÍS, José Miguel

Andariegos y pobladores: Nueva España y Nueva Galicia: siglo XVI, Zamora, El Colegio de Michoacán, 2001.

Clérigos, encomenderos, mercaderes y arrieros en Colima de la Nueva España, 1523-1600, Colima, Zamora, Archivo Histórico del Municipio de Colima, Universidad de Colima, El Colegio de Michoacán, 2008.

SCOTT, James C.

Weapons of the Weak: Everyday Forms of Peasant Resistance, New Haven, Londres, Yale University Press, 1985.

SERRERA CONTRERAS, Ramón María

Tráfico terrestre y red vial en las Indias españolas, Barcelona, Lunwerg, 1993.

SPIVAK, Gayatri Chakravorty

“Can the Subaltern Speak?”, en NELSON y GROSSBERG (eds.), 1988, pp. 271-313.

SUÁREZ ARGÜELLO, Clara Elena

“Los arrieros novohispanos”, en ARTÍS ESPRIÚ *et al.*, 1992, pp. 75-145.

Camino real y carrera larga. La arriería en la Nueva España, México, Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social, 1997.

“Fuentes para el estudio del transporte novohispano durante la segunda mitad del siglo XVIII”, en *América Latina en la historia económica* 14 (2000), pp. 179-187.

“Las compañías comerciales en la Nueva España a fines del siglo XVIII: el caso de la compañía de Juan José de Oteyza y Vicente Garviso (1792-1796)”, en *Estudios de historia novohispana*, 28 (2003), pp. 103-139.

“José Matamoros, un arriero y su familia en la Nueva España a finales del siglo XVIII”, en MENTZ (coord.), 2003, pp. 167-193.

“La quiebra de una casa de conductas novohispana en los inicios del siglo XIX: sus causas”, en *Historia Mexicana*, LVI:3 (223) (ene.-mar. 2007), pp. 817-861.

“Impact and extent of a mercantile bankruptcy in New Spain: the *casa de conductas* of Pedro de Vértiz in 1802”, en BÖTCHER, HAUSBERGER e IBARRA (coords.), 2011, pp. 269-287.

SUPER, John C.

“Miguel Hernandez: Master of Mule Trains”, en SWEET y NASH (eds.), 1981, pp. 298-310.

SWANN, Michael M.

Migrants in the Mexican North. Mobility, Economy, and Society in a Colonial World, Boulder, Westwood Press, 1989.

SWEET, David G. y Gary B. NASH (eds.)

Struggle and Survival in Colonial America, Berkeley, University of California Press, 1981.

VALLE PAVÓN, Guillermina del

El camino México-Puebla-Veracruz, México, Puebla, Gobierno del estado de Puebla, Secretaría de Gobernación, 1992.

“La economía novohispana y los caminos de la Veracruz y Orizaba en el siglo XVI”, en CRAMAUSSEL (ed.), 2006, pp. 39-61.

VAN YOUNG, Eric

The Other Rebellion. Popular Violence, Ideology, and the Mexican Struggle for Independence, 1810-1821, Stanford, Stanford University Press, 2001.

VELÁZQUEZ H., Emilia

Cuando los arrieros perdieron sus caminos. La conformación regional del Totonacapan, Zamora, El Colegio de Michoacán, 1995.