

# DICCIONARIO DEL AGRO IBEROAMERICANO

Alejandra Salomón  
José Muzlera  
(editores)



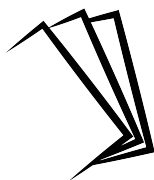


# DICCIONARIO DEL AGRO IBEROAMERICANO



# DICCIONARIO DEL AGRO IBEROAMERICANO

Alejandra Salomón  
José Muzlera  
(editores)



ISBN: 9789878629476

Las opiniones y los contenidos incluidos en esta publicación son responsabilidad exclusiva del/los autor/es.

TeseoPress Design ([www.teseopress.com](http://www.teseopress.com))

ExLibrisTeseoPress 17783. Sólo para uso personal  
[teseopress.com](http://teseopress.com)

# Índice

Introducción .....	15
<b>A.....</b>	<b>19</b>
Agricultores Federados Argentinos. Sociedad Cooperativa Limitada (AFA SCL). (Región Pampeana, Argentina, 1932-2019).....	21
<i>Graciela Mateo</i>	
Agricultura familiar. (Argentina, 2000-2019) .....	31
<i>Natalia Lopez Castro</i>	
Arrendatario. (Región Pampeana, Argentina, siglos XIX-XX) .....	43
<i>Mónica Blanco</i>	
Arriero. (América, 1750-2019) .....	53
<i>Alejandro Benedetti</i>	
Asociación Argentina de Consorcios Regionales de Experimentación Agrícola (AACREA). (Argentina, 1957-2019) .....	61
<i>Carla Gras</i>	
Asociación Argentina de Productores en Siembra Directa (AAPRESID). (Argentina, 1989-2019).....	69
<i>Valeria A. Hernández</i>	
Asociación de Cooperativas Argentinas (ACA). (Región Pampeana, Argentina, 1922-2019) .....	79
<i>Graciela Mateo</i>	
<b>B.....</b>	<b>89</b>
Banquinero. (Chaco, Argentina, 1930-2019).....	91
<i>Joaquín Rotman y Lucrecia Marcelli</i>	

Bodeguero. (Argentina, siglo XX) .....	99
<i>María Silvia Ospital</i>	
<b>C.....</b>	<b>107</b>
Campeño andino. (América Latina, siglos XVI-XX) .....	109
<i>Rocío Pérez Gañán</i>	
Cañero. (Tucumán, Argentina, siglos XIX-XX) .....	117
<i>María Celia Bravo</i>	
Centro Educativo para la Producción Total (CEPT). (Provincia de Buenos Aires, Argentina, 1988-2019) .....	125
<i>Talía Violeta Gutiérrez</i>	
Centro Azucarero Argentino – Centro Azucarero Nacional. (Región Noroeste, Argentina, 1894-1930).....	133
<i>María Lenis</i>	
Centro Vitivinícola Nacional. (Argentina, 1905-2001)...	145
<i>Ana María Mateu</i>	
Chacarero algodonero. (Santa Fe, Argentina, siglos XIX-XX) .....	155
<i>Kristi Anne Stølen</i>	
Chacarero pampeano. (Región Pampeana, Argentina, siglo XX).....	157
<i>José Muzlera</i>	
Colono. (Iberoamérica, siglos XVIII-XIX) .....	169
<i>Julio Djenderedjian</i>	
Colono algodonero. (Santa Fe, Argentina, siglos XIX-XX) .....	179
<i>Kristi Anne Stølen</i>	
Confederación de Asociaciones Rurales de Buenos Aires y La Pampa (CARBAP). (Buenos Aires y La Pampa, Argentina, 1932-1983).....	189
<i>Carlos A. Makler</i>	
Contratista de viñas. (Mendoza, Argentina, 1880-2019)	199
<i>Juan Manuel Cerdá</i>	



Cooperativa agropecuaria. (Argentina, siglos XX-XXI)..	207
<i>José Martín Bageneta</i>	
Criador. (Región Pampeana, Argentina, siglos XIX-XXI).....	217
<i>Marcelo Agustín Champredonde y Raúl Alberto Pérez</i>	
Criancero. (Argentina, 1990-2019) .....	227
<i>María Eugenia Comerci</i>	
<b>E</b> .....	<b>237</b>
Estanciero. (Argentina, siglos XVI-XIX).....	239
<i>Ana Inés Ferreyra</i>	
Extensionista. (Latinoamérica, siglos XX-XXI).....	251
<i>Gustavo Cimadevilla</i>	
<b>F</b> .....	<b>261</b>
Federación Agraria Argentina (FAA). (Argentina, 1912-2018) .....	263
<i>Nicolás Pérez Trento</i>	
Federación de Cooperativas Vitivinícolas Argentinas (FeCoViTa). (Mendoza, Argentina, 1981-2019).....	275
<i>Patricia Elizabeth Olguín</i>	
Fruticultor. (Argentina, 1930-2018) .....	285
<i>Florencia Rodríguez Vázquez</i>	
<b>G</b> .....	<b>295</b>
Gringo alodonero. (Santa Fe, Argentina, siglos XIX-XX) .....	297
<i>Kristi Anne Stølen</i>	

<b>I.....</b>	<b>299</b>
Instituto Nacional de Tecnología Agropecuaria (INTA). (Argentina, 1956-1983).....	301
<i>Cecilia Gárgano</i>	
Instituto Nacional de Tecnología Agropecuaria (INTA). (Argentina, 1983-2019).....	311
<i>Susana Grosso</i>	
<b>J.....</b>	<b>329</b>
Juez de Paz. (Argentina, 1820-2019).....	331
<i>Juan Manuel Palacio</i>	
<b>L.....</b>	<b>345</b>
Ligas Agrarias. (Argentina, 1970-1976) .....	347
<i>Julieta Peppino</i>	
<b>M.....</b>	<b>357</b>
Mediería en actividades agrícolas empresariales. (Argentina, 1980-2019).....	359
<i>Germán Quaranta</i>	
Mediero hortícola. (Buenos Aires, Argentina, 1948-2019) .....	369
<i>Matías García</i>	
Mensú. (Misiones, Argentina, 1870-1930).....	379
<i>María Victoria Magán</i>	
Mercachifle. (Región Patagonia, Argentina, 1900-2019)	385
<i>Santiago Conti</i>	
MOCASE y MOCASE – Vía Campesina. (Argentina, 1990–2019) .....	397
<i>Pablo Barbeta</i>	

Movimiento de los Trabajadores Rurales Sin Tierra (MST). (Brasil, 1984-2015) .....	407
<i>Lucas Henrique Pinto</i>	
<b>O .....</b>	<b>419</b>
Obrero forestal. (Argentina, siglo XXI).....	421
<i>Alfonsina Verónica Albertí</i>	
<b>P .....</b>	<b>431</b>
Pastor. (Zona cordillerana de Argentina, Chile, Bolivia y Perú, siglos XIX-XX) .....	433
<i>Julieta Barada y Jorge Tomasi</i>	
Peludo. (Bella Unión, Uruguay, 1960-2018).....	443
<i>Silvina Merenson</i>	
Peón rural. (Argentina, siglos XVI-XX).....	453
<i>Juan Manuel Palacio</i>	
Productor hortícola. (Provincia de Buenos Aires, Argentina, 1940-2019).....	467
<i>Soledad Lemmi</i>	
Productor yerbatero. (Misiones, Argentina, siglo XX) ....	477
<i>Gabriela Schiavoni</i>	
<b>R.....</b>	<b>485</b>
Red TRAMA. (Argentina, 1996-2019).....	487
<i>Cristina Biaggi</i>	
Rentista. (Argentina, 2001-2019).....	495
<i>María Florencia Fossa Riglos</i>	
<b>S .....</b>	<b>505</b>
Sociedad Rural Argentina (SRA). (Argentina, 1866-2019) .....	507

*Marcelo Oscar Panero*

<b>T</b> .....	<b>517</b>
Tarefero. (Misiones, Argentina, 1930-2019) .....	519
<i>María Victoria Magán</i>	
Tarifero. (Misiones, Argentina, 1930-2019) .....	527
<i>María Victoria Magán</i>	
Terrateniente. (Región Pampeana, Argentina, 1850-2019) .....	529
<i>Roy Hora</i>	
Trabajador asalariado agrícola. (Región Pampeana, Argentina, siglo XX) .....	539
<i>Pablo Volkind</i>	
Trabajador asalariado de empresas contratistas agrícolas pampeanas. (Región pampeana, Argentina, 1970-2019) .....	551
<i>Juan Manuel Villulla</i>	
Trabajador azucarero. (Región Noroeste, Argentina, 1880-1976) .....	561
<i>Florencia Gutiérrez</i>	
Trabajador vitivinícola. (Valles Calchaquíes, Salta, Argentina, 1970-2019).....	571
<i>Andrea Jimena Villagrán</i>	
<b>U</b> .....	<b>583</b>
Unidad para el Cambio Rural (UCAR). Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca. (Argentina, 2009-2017)	585
<i>María Elena Nogueira</i>	
Unión Argentina de Trabajadores Rurales y Estibadores (UATRE). (Argentina, 1988-2017) .....	593
<i>Verónica Trpin</i>	

Unión Cañeros Independientes de Tucumán (UCIT). (Tucumán, Argentina, 1943-1945) .....	603
<i>Julieta Anahí Bustelo</i>	
Unión de Cooperativas Agrícolas Algodoneras Ltda. (UCAL). (Chaco, Argentina, 1934-2000).....	615
<i>Leandro Moglia</i>	
CV de los editores .....	625

# Arriero<sup>1</sup>

(América, 1750-2019)

ALEJANDRO BENEDETTI<sup>2</sup>

## Definición

El término arriero es de origen onomatopéyico, de *arre*, expresión utilizada para estimular el movimiento de los animales. Incorporado al acervo de la RAE desde 1780, en la actualidad es “persona que trajina con bestias de carga”. Se encargaba de mover cargas (alimentos, vituallas), personas (viajeros o trabajadores), información (correo) o ganado (ovino, vacuno), en tiempos previos a la aparición de los transportes motorizados. Los arrieros eran sujetos clave para aquellas necesidades de movilidad, de tiempos lentos (Zusman et al, 2006), que permitían articular lugares más o menos distantes, a través de caminos que se hacían al andar.

No se trataba de una actividad improvisada, sino de un oficio que llegó a tener sus propias reglas y que, con frecuencia, era transmitido a las generaciones sucesivas. Su capacidad derivaba de la sagacidad y valentía para sortear las amenazas en los caminos y para conducir a los animales. Además, desarrollaban diferentes formas de sociabilidad: con los demás arrieros del equipo, con los dueños de los animales o los destinatarios del envío. Los arrieros

---

<sup>1</sup> Recibido julio 2019.

<sup>2</sup> Licenciado y Doctor en Geografía. Investigador independiente del CONICET (Concejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas). Docente de la Universidad de Buenos Aires (UBA) y de la Universidad Nacional de General Sarmiento (UNGS). Contacto: alejandrobenedetti@conicet.gov.ar

que adquirieron este oficio provinieron de distintos sectores sociales: indígenas, campesinos o criollos; a veces como asalariados, otras como patrones; organizados en pequeñas empresas o de mayor tamaño.

La arriería, con ese u otros nombres, no es un patrimonio especial de América. Sin embargo, en esta región tuvo una función crucial para la integración de las ciudades con los centros productores interiores y los puertos marítimos en el proyecto colonial ibérico. Su progresiva desaparición remite a diversos factores, como la difusión del camión. En la actualidad quedó reducida a su mínima expresión, a veces ligada a productos turísticos o a lugares de la memoria.

## La arriería a través del tiempo

Introducida en el continente americano por los conquistadores ibéricos, la arriería aprovechó algunos elementos previos (caminos incaicos) e introdujo cambios significativos (uso de la mula). Su presencia permitió conectar los mercados del Atlántico con los del Pacífico, los del llano con los del alto, los centrales con los periféricos.

En su devenir, se pueden reconocer cuatro grandes momentos: colonial, siglo XIX, siglo XX y presente (Lacoste, 2008 y 2009). Hasta la llegada de los españoles, en el espacio altoandino fue importante la ganadería camélida: proporcionaba carne, lana y transporte (en especial las llamas). La dominación incaica se había basado en un sistema vial centralizado en Cuzco, desde donde partían los cuatros caminos principales hacia los extremos del Imperio, a lo largo de los cuales había postas (tambos) que permitían a los viajeros y caravanas proveerse de forraje, agua y refugio al final una jornada de viaje (Sica, 2010). Ese sistema vial fue aprovechado por los europeos en sus primeras incursiones

y, luego, por el arrieraje. Los camélidos, en cambio, fueron progresivamente reemplazados, para carga, por caballos, burros, bueyes y, sobre todo, mulas.

Descritos como *empresarios de a pie*, los arrieros acompañaron el proceso de conquista y colonización del continente americano. En este momento el principal motor de la economía fueron los centros mineros, como Potosí. Allí se requerían mulas para tracción, además de diversos productos alimenticios (incluido el ganado) y utensilios que debían llegar desde lugares lejanos. Para la integración de esas regiones con Potosí, en la conformación del espacio económico peruano (Assadourian, 1982), la arriería fue primordial, especialmente si se tiene en cuenta que se extendía, en gran parte, por terrenos montañosos y alejados del mar.

La formación de los estados del sur sudamericano no generó una transformación sustantiva de la arriería. En los primeros tiempos republicanos siguió siendo gravitante para muchas regiones. Para el desierto de Atacama la arriería fue clave. Allí se establecieron diferentes centros mineros que requerían toda clase de productos. Otras regiones transandinas pudieron articularse con el desierto a través circuitos comerciales operadas por arrieros. Uno de los principales insumos transportados era ganado en pie, para tracción o consumo humano. El arrieraje boliviano tendió a especializarse en el transporte de lanares y el argentino de vacunos y mulares.

Pero los arrieros no transportaban solo animales en pie. También, llevaba coca o chicha —cuando procedían de Bolivia— y alfajores o suelas —cuando lo hacían desde la Argentina—. A la vez, era una ocasión para retornar con productos que ingresaban por los puertos del Pacífico, como utensilios domésticos o ropa industrial (González Miranda, 1989 y 2002). Otra función fue el traslado de personas. Los viajeros europeos ofrecen descripciones precisas de estas prácticas. Inclusive, los arrieros eran contratados



para trasladar a los propios viajeros científicos o funcionarios del estado, cuando empezaron a llegar a la región para producir los primeros mapas y descripciones geográficas.

Hasta las primeras décadas del siglo XX, el arrieraje fue un vigoroso relicto colonial en tiempos republicanos. La crisis de los centros mineros, la expansión de medios de transporte motorizados, el aumento de los controles fronterizos y la demanda laboral desde diferentes explotaciones agroindustriales fueron algunos de los factores por los cuales fue decayendo esta actividad y se fueron abandonaron muchas rutas.

El trazado de las vías férreas en algunas zonas resultó una competencia para esta actividad, como en la pampeana, mientras que en otra fue circunscribiendo su ámbito injerencia, como en algunos valles bajos, pero sin hacerlo desaparecer. En el espacio andino, en cambio, hubo más bien complementación. Aun cuando el ferrocarril conectaba a Jujuy con el altiplano, el comercio de ganado hacia la feria de Huari, por ejemplo, seguía utilizando el mismo sistema tecnológico del siglo XVIII: el transporte arriero. Las rutas de arrieros establecían las conexiones hacia los rincones todavía inaccesibles. Por algún tiempo, ambos modos de transporte coexistieron.

Los trazados viales organizados por los estados nacionales, en cambio, representaron una gran competencia. El camión generó su más drástica reducción, aunque no su completa desaparición. Eventuales pedidos para guiar a viajeros ocasionales por las cordilleras mantuvieron en actividad a muchos arrieros.

## **La arriería como práctica**

El de arriero era un oficio basado en el conocimiento del terreno, de los tiempos e itinerarios de viaje. Un viaje entre Buenos Aires y Limarequería atravesar todo tipo de

ambientes. De Buenos Aires a Santiago del Estero se podía tardar 25 días y otros 25 para llegar a Chuquisaca. En general, fue desempeñado por estos hombres, experimentados en el transporte de recuas (animales para trajinar), reatas (caballos unidos por una soga) o hatos (parte de un ganado mayor o menor) a través de los cerros. Cuando bienes, personas e información no se podían mover con algún tipo de carruaje, había que recurrir a los arrieros.

Al principio eran indígenas que conocían perfectamente las rutas que atravesaban la cordillera. Durante el siglo XIX ya no se trataba solo de población indígena: también participaban criollos. Además, fueron cambiando las rutas utilizadas, el contenido de lo transportado y los agentes en requerir este servicio. De todas maneras, se trataba de un servicio de transporte que en lo esencial no se había transformado.

La mula fue el animal que más trascendencia tuvo para esta práctica. Por sus características físicas se adaptó mejor a los terrenos montañosos. El buey tenía gran fuerza, pero era efectivo solo para tirar carretas, lo que requería de caminos planos, de costosa construcción y mantenimiento. El caballo, más ágil y veloz que los demás, era el menos resistente y requería de mayores cuidados. Si bien las llamas estaban perfectamente adaptadas, pesaba sobre ellas diferentes tabúes y sanciones por parte de la sociedad hispana (Willam Hansen, 1994). La mula, con su vigor, su aguanate y su paso corto pero firme, se adaptó a casi cualquier camino y podía recorrer largas distancias, con una carga de hasta 200 kg. Tenía las ventajas de que tomaba menos agua y era más fácil de alimentar, se cansaba menos y era más dócil y cautelosa en los caminos difíciles. Igualmente, podía ser empleada para tirar carros y carretas (Mijares Ramírez, 2009).

Los viajes eran largos y podían llegar a ocupar hasta dos meses; nunca participaban mujeres. La circulación era por senderos que generalmente no tenían grandes mejoras, como el lecho pedregoso de los ríos. Los caminos de

herradura, a diferencia de las rutas carreteras, llegaron a comunicar hasta los lugares más recónditos y agrestes del continente. Además, eran de fácil mantenimiento. Inclusive, el propio caminar era el que construía el camino.

En los Andes el arriero permitió la intermediación entre mercados más allá de las montañas, atravesando sus temidas abras y desfiladeros. Además, participó en el propio proceso de definición fronteriza chileno-argentino, transportando personas y equipos encargados de la demarcación. También, motorizó circuitos comerciales de bienes y personas entre regiones ubicadas a cientos o miles de kilómetros haciendo posible, por ejemplo, que Potosí pudiera proveerse de mulas de un lugar distante como Tucumán. Junto a esos esquemas comerciales, a gran distancia, siguió desarrollándose el comercio campesino, con sistema de trueque, mediante el transporte en caravanas, no exclusivamente con mulas (Cipolletti, 1984). En este caso, no suele hablarse de arriería, sino de caravanas, de caravaneo y de caravaneros.

## La actualidad

Como señala Lacoste (2009), los huasos chilenos, los gauchos pampeanos y los charros mexicanos con el tiempo se transformaron en seres míticos y en caricaturas de sujetos sociales más bien ficcionales. Fueron recuperados por la filmografía, la pictografía y la literatura. En cambio, a pesar de la relevancia que tuvieron desde tiempo coloniales, muy pocos se acordaron de los arrieros. El criollismo del siglo XX los recuperó, pero muchas veces dentro de la retórica gauchesca.

Así, existe un paradójico contraste entre, por un lado, el decisivo papel histórico de los arrieros, y por otro, el desconocimiento en la cual se han mantenido. Una de las pocas excepciones, avanzado el siglo XX, fue la canción *El arriero va* que fuera grabada por Atahualpa Yupanqui en

1944 y luego reproducida por otros cantantes populares, incluyendo una versión roquera del grupo Divididos. Dentro de la academia argentina y chilena, durante las últimas décadas autores como Pablo Lacoste, Viviana Conti, Gabriela Sica, Cecilia Sanhueza y Sergio González Miranda, entre otros, han realizado investigaciones sistemáticas sobre esta práctica. Fuera de la academia, sin embargo, en el imaginario colectivo el arriero se mantiene, como sujeto histórico, casi olvidado.

## Bibliografía

- Assadourian, C. S. (1982). *El sistema de la economía colonial. El mercado interior. Regiones y espacio económico*. México: Nueva Imagen.
- Cipolletti, M. (1984). Llamas y mulas, trueque y venta: el testimonio de un arriero puneño. *Revista Andina*, 2, 513-538.
- Göbel, B. (1998). Salir de viaje. Producción pastoril e intercambio económico en el noroeste argentino. En S. Dedenbach-Salazar, C. Arellano Hoffmann, E. König, H. Prümers (Hrsg.), *50 Años de Estudios Americanistas en Bonn*, Bonner Amerikanistische Studien (30), Saurwein, MarktSchwaben, 867-891.
- González Miranda, S. (1989). El arrieraje en Tarapacá durante el ciclo salitrero. *Revista Camanchaca*, 8, Taller de Estudios Regionales, Iquique, 10-35.
- González Miranda, S. (2002). *Hombres y mujeres de la pampa. Tarapacá en el ciclo de expansión del salitre (1880-1930)*. Santiago, Chile: LOM Ediciones.
- Kühn, F. (1910). Informe sobre un viaje de exploración morfológica en el Valle Calchaquí y Territorio de los Andes, *Boletín de la Instrucción Pública*, VI(18), Buenos Aires.

- Lacoste, P. (2008). El arriero y el transporte terrestre en el Cono Sur (Mendoza, 1780-1800). *Revista de Indias*, LXVIII(244), 35-68.
- Lacoste, P. (2009). Transporte terrestre en el cono sur (1550- 1850): arrieros y troperos. Si Somos Americanos. *Revista de Estudios Transfronterizos*, IX(2), 141-168.
- Mijares Ramírez, I. (2009). La mula en la vida cotidiana del siglo XVI. En J. Long Towell y A. AttoliniLecón (Coords.), *Caminos y mercados de México* (pp. 291-310). México: Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, Instituto Nacional de Antropología e Historia.
- Molina Otárola, R. (2011). Los otros arrieros de los valles, la puna y el desierto de Atacama, Chungara. *Revista de Antropología Chilena*, 43(2), 177-187.
- Richard, N., J. Damir Galaz-Mandakovic y Hernández, C. V. (2018). El camino, el camión y el arriero: la reorganización mecánica de la Puna de Atacama (1930-1980). *Historia*, 396(1), 163-192.
- Sica, G. (2010). Del tráfico caravanero a la arriería Colonial indígena en Jujuy. Siglos XVII y XVIII. *Revista Transporte y Territorio*, 3, 23-39.
- Werckenthien, C. (1999). *Entre sendas, postas y carruajes. Los comienzos del transporte en la Argentina*. Buenos Aires, Argentina: Comisión Nacional de Museos y de Monumentos y Lugares Históricos, Secretaría de Cultura, Presidencia de la Nación.
- Willam Hansen, E. (1994). *Los camélidos sudamericanos y la puna jujeña. Aclimatación en ambientes extrandinos*. S. S. de Jujuy, Argentina: INTA.
- Zusman, P., Hevilla, C. y Molina, M. (2006). Geografías de los tiempos lentos. En J. Nogué, y Joan Romero (Comp.). *Las otras geografías* (pp. 255-268). Valencia, España: Tirant lo Blanch.