

A “lomo de bestias”: importancia de los animales de carga, monta y tiro en los viajes y desplazamientos terrestres en Venezuela (1840-1908)*

*Johnny V. Barrios-Barrios***

Universidad de Los Andes, Mérida, Venezuela

*Argenis R. Arellano-Rojas****

Universidad de Los Andes, Mérida, Venezuela

Resumen

A lo largo del tiempo, la dinámica del traslado entre territorios ha exigido formas de tránsito y desplazamiento cada vez más eficaces, por lo que el análisis de los medios con los cuales se cuenta resulta un tema imprescindible desde el punto de vista histórico y cultural. En este contexto, los animales de monta, carga y tiro encuentran un importante protagonismo. En el presente artículo, se aborda cómo estos animales sirvieron para surcar los ásperos e intrincados caminos venezolanos entre 1840 y 1908, mejorando en muchos casos la efectividad de los viajes y garantizando el tránsito de una región a otra. Sin duda, las “bestias” fueron indispensables, debido a su utilidad y agilidad para transportar personas y cargas pesadas en largas y agotadoras jornadas, tanto en tiempos de paz como en la guerra. Por ende, su estudio resulta no solo interesante sino pertinente.

Palabras clave

Bestias, animales de carga/monta/tiro, viajes, desplazamientos, territorio venezolano.

* Fecha de culminación: 01-12-2020. Fecha de envío a la revista: 01-08-2021. Fecha de aprobación por el arbitraje interno: 03-08-2021. Fecha de aprobación por el arbitraje externo: 15-10-2021.

** Licenciado en Historia, *Magister Scientiae* en Estudios Sociales y Culturales, candidato a Doctor en Ciencias Humanas (ULA, Mérida, Venezuela). Email johnnyhist@gmail.com.

*** Licenciado en Historia, *Magister Scientiae* en Historia de Venezuela (ULA, Mérida, Venezuela). Coordinador de la Biblioteca de la Facultad de Humanidades y Educación (ULA). Email hemerotekaula@gmail.com.

Abstract

Over time, the dynamics of movement between territories has required increasingly effective forms of transit and displacement, which is why the analysis of the means available is an essential issue from a historical-cultural point of view. In this context, riding, loading and draft animals find an important role. This article addresses how these animals served to navigate the rough and intricate Venezuelan roads between 1840 and 1908, in many cases improving the effectiveness of travel and guaranteeing the transit from one region to another. Undoubtedly, the “beasts” were indispensable due to their usefulness and agility to transport people and heavy loads in long and exhausting days, both in peacetime and in war. Therefore, his study is not only interesting but relevant.

Key words

Beasts, pack/mount/draft animals, travel, displacement, Venezuelan territory.

1. Introducción

El desarrollo económico de un país exige una alta capacidad de comunicación y de dominio de los medios que la hacen posible. Esto implica un conocimiento no solo del espacio ocupado, sino de la tecnología que permite reducir las distancias entre una región y otra, con el fin de lograr, en el menor tiempo, un mayor nivel de encuentro e intercambio. Desde los albores de la civilización, esta dinámica ha exigido formas de tránsito y desplazamiento cada vez más eficaces, ya sea marítimo o terrestre (y más recientemente aéreo), por lo que aspectos como la energía y la tecnología aplicada a dichos fines resulta un tema fundamental para entender la interacción humana. En ese largo transitar, la relación entre personas, animales, productos, medios, caminos, actividades, inversión y beneficios se han adecuados al contexto de cada época, por lo que su estudio resulta interesante y oportuno.

En este escenario, los animales de monta, carga y tiro encuentran un importante protagonismo, ya que fueron estos quienes sirvieron por

mucho tiempo como “eslabones” para interconectar el mundo. Jinetes, caballos, aperos y caminos, forman parte de la historia en general y de las anécdotas americanas en lo particular (Corral, 2014). La especie mular, por ejemplo, sirvió por siglos como transporte de carga y medio de desplazamiento idóneo para surcar los ásperos senderos montañosos y los territorios del Nuevo Mundo, permitiendo mejorar la efectividad de los viajes, razón por la cual el valor de una “buena mula” superaba las expectativas dentro de un contexto donde su venta, alquiler y hurto estaban a la orden del día. Sin duda, durante mucho tiempo, este tipo de “bestias” fueron imprescindibles para transportar personas y cargas pesadas en largas y agotadoras jornadas, tanto en tiempos de paz como en la guerra.

Actualmente, las compañías de transporte de mercancías se muestran como empresas globalizadas dentro de un ramo de gran prestigio en el ámbito del comercio internacional, contando con oficinas y empleados en distintos continentes y teniendo relaciones con miles de empresas de transporte terrestre, ferrocarriles, exportación marítima y aérea, así como conocimiento y control de las rutas de comercio. Pero, hasta hace poco más de un siglo, ese contacto entre mercados y regiones productivas se realizaba en distintas partes del mundo “a lomo de bestia”, medio que permitía que un sinnúmero de animales salieran y llegaran cargados hasta las estaciones ferroviarias y puertos cercanos, buscando que los rubros más demandados encontraran su entrada y salida dentro de un mercado mundial dinámico, integrando la evolución de la infraestructura de comunicación terrestre en distintos entornos sociales desde la Colonia hasta la República (Vargas, 2002).

En el presente artículo, se abordan algunos testimonios históricos documentados de esta realidad en el contexto venezolano entre 1840 y 1908. Para ello se consideran los relatos presentes en los diarios y libros de viaje, así como algunas referencias hemerográficas e iconográficas del periodo enunciado, las cuales dan cuenta del contexto de una nación que buscaba su consolidación como país independiente.

2. Metodología

La historia cultural como corriente historiográfica ha significado una oportunidad para hacer investigaciones históricas integrales y desde un enfoque crítico interdisciplinario, es decir, acentuando el diálogo entre distintas disciplinas de conocimiento.¹ En tal sentido, el presente artículo constituye un abordaje histórico que busca examinar, analizar y exponer la importancia que tuvieron los animales de carga, monta y tiro en Venezuela durante el siglo XIX e inicios del XX, poniendo el acento en los factores presentes en el contexto nacional e incorporando miradas geohistóricas, antropológicas y socioeconómicas afines. De esta manera, considerando que los escritos de la época permiten evidenciar una serie de testimonios históricos y culturales que dan cuenta de este hecho, se asume una investigación de carácter cualitativo, fundamentada en la aplicación de técnicas de investigación documental, con el fin de analizar de forma crítica los documentos manuscritos, libros de viaje, fuentes hemerográficas y los testimonios pictóricos de la época asociados al tema-problema en estudio.

En este marco, cabe señalar que los viajes jugaron un papel preponderante, ya que el tránsito de personas y de rubros fueron aspectos que permitieron gradualmente fortalecer la dinámica socioeconómica asociada a la consolidación del país y al desarrollo nacional, lo que obliga un examen detallado de estos libros, entendidos como “fuente de documental” (Bas, 2007), que no solo aportan aspectos complementarios y subjetivos de sus protagonistas, sino que sirven de testimonios vívidos de una época definitoria para el país.

En consecuencia, el enfoque teórico del trabajo se asume a partir de los avances historiográficos realizados hasta ahora por autores como Pablo Lacoste (2008), Martín Garrett (2001), Fernández Latour de Botas (1998) y Fernando Assunção (1999), quienes han abordado, entre otros aspectos relacionados con el viaje y el desplazamiento, la figura del arriero y el valor de los animales de carga, monta y tiro, en relación con tópicos como los caminos, los tiempos de viaje, la cantidad

de ejemplares que conformaban las caravanas, los salarios de quienes los conducían y otras variables referidas a costos y precios, tanto en el sur como en el norte del continente americano.

3. Libros de viajeros y relatos de viaje por Venezuela

La larga lista de viajeros que pisaron el suelo venezolano durante el siglo XIX, está signada por la influencia de Alexander von Humboldt y su obra escrita. No obstante, desde que América fue considerada como territorio ignoto, muchos viajeros se desplazaron a estas tierras para escribir sus impresiones, dando cuenta de sus vivencias y perfilando un género literario que tendría amplia acogida y aceptación en Europa y entre los lectores del denominado mundo civilizado. En palabras de Gregorio Weinberg:

Viajeros que escribieron sus impresiones de lo visto y vivido en su ruta, existieron en todas las épocas y desde la antigüedad, tanto en Oriente como en Occidente. Pero el género de viajes se fue perfilando en los países de Europa y se hizo más profundo desde época del Renacimiento, o sea desde el siglo XVI (Frezzier, 1982, p. X).

Los relatos de viaje intentaban, entre otras cosas, advertir sobre la condición del hombre como trotamundos, expedicionario y aventurero, ya que en el libro de viaje el autor no imagina, en un sentido estrictamente literario, sino que “refleja su propia experiencia” (Porrás, 2003-2004, p. 204). Sin embargo, en cada caso, la experiencia vital de haber cruzado los límites de lo conocido, impulsaba la idea de sumergirse en aquello que ni la fantasía podría crear con tanta exactitud. Por ende, los viajeros que arribaron al territorio americano no solo penetraron los espacios geográficos, sino también la imaginación del lector, aportándole elementos sostenidos por el pensamiento racionalista de la época; aspectos que le hacían concebir la exuberancia de la naturaleza y la realidad sociocultural de la humanidad allende los mares. Como ha señalado Pedro Calzadilla:

La literatura de viaje de europeos a América durante el siglo XIX condensa los preceptos centrales de una estética y una moral añorada. Más que describir la sociedad observada, figuran y «representan» a una sociedad que existe también en las cabezas de las élites vernáculas. Esta sociedad «ideal» se va dibujando en los libros de viaje a partir de la confrontación entre la sociedad «modelo» encarnada en el viajero y la observación y descripción que hace de la que realmente existe (2000, p. 571).

Estos viajeros se dispersaron por el mundo en búsqueda de aquello que no contemplaban los mapas de su tiempo, intentando sumar al conocimiento geográfico de entonces un conjunto de datos estadísticos, medidas cosmográficas, interpretaciones de paisajes exuberantes, relatos sobre lugares exóticos, travesías dantescas e imágenes de una sociedad distinta a la de Europa. Como han señalado algunos autores, “prueba del interés y carácter informativo de los libros de viajes fue su abundante presencia como ‘obra de consulta’ en algunas de las mejores bibliotecas europeas de los siglos XVI al XVIII” (Bas, 2007, p. 4).

Para el caso venezolano, estos relatos dieron cuenta del paisaje del país: colores, formas y contrastes naturales; así como de la presencia de una fauna exótica que establecía un vínculo entre el hombre y el medio que se reflejaba inclusive en sus epístolas americanas (Humboldt, 1989). Estos personajes “recorrieron total o parcialmente el territorio venezolano, dejando constancia escrita o gráfica de sus impresiones, narrando hechos, describiendo accidentes geográficos, flora y fauna” (García, 1988, p. 1091). En muchos casos, estos testimonios eran expresados en escritos y, en otros, eran representados a través de imágenes pictóricas que daban cuenta de la realidad espacio-temporal de una región y de sus particularidades socioculturales; tal es el caso de autores como Ferdinand Bellermann (1842-1845), Pál Rosti (1857), Anton Göering (1866-1874), Jenny de Tellenay (1878-1881) y Wilhelm Sievers (1884-1885 y 1892-1893), entre otros. De esta forma, sus aportes permitieron establecer diferencias y similitudes entre las regiones venezolanas e identificar toponimias, sitios de interés, rutas

de tránsito, potencial económico, asentamientos institucionales y expresiones culturales. Cabe acotar que el influjo del neoclasicismo y el romanticismo como corrientes literarias aportaron elementos de orden estético y emocional a las valoraciones descriptivas de los viajeros (Abreu, 2006).

Además de las percepciones sobre lo desconocido, los viajeros también dieron cuenta de elementos como la presencia de recursos naturales, los tipos de producción, los rubros más importantes y las maneras de cultivar y usufructuar la tierra dentro del espectáculo del día y lo lúgubre de lo nocturno, convirtiendo la luz en un elemento principal para calibrar la estética del paisaje tropical (Göering, 1962). A esto se sumaban las condiciones climáticas, el desmayo de los arrieros por causa del frío en las zonas altas, los peligros de los caminos por lo abrupto del relieve, las características de los animales, los puertos como ancladeros fundamentales para el recorrido del transporte de mercancías, lo inseguro de las travesías y las dificultades para organizar expediciones (Bellermann, 2007). Asimismo, los relatos incluían descripciones sobre la arquitectura como elemento transformador del espacio natural, por ende, son comunes los comentarios y trazos para registrar tanto la infraestructura de las ciudades, como los tipos de casas, iglesias, posadas y puentes. Como han referido algunos autores:

Los testimonios de viajeros tienen un innegable valor como fuente histórica, porque recogen muchos detalles de los acontecimientos y de la vida del pueblo que la historiografía generalmente no ha podido reunir. Son registros que han quedado en algunas ocasiones como testimonios únicos de lo ocurrido, y a los cuales los historiadores más contemporáneos han debido recurrir para intentar la siempre imperfecta reconstrucción del pasado (Centro Nacional de Historia, 2017, p. 14).

Otros aspectos atractivos a los ojos del aventurero fueron el mobiliario de las casas de hospedaje, el tema de las enfermedades y plagas, las prácticas religiosas de los habitantes, así como las fiestas

navideñas, ferias, bailes, procesiones y expresiones musicales. En este contexto, el papel preponderante de los arrieros y la cabalgadura en las regiones no pasó desapercibido (ver imagen núm. 1). Gracias a estas descripciones y los registros hemerográficos es posible reconstruir pasajes que permiten percibir las vicisitudes de los alrededores de la capital venezolana, así como de las provincias, en las cuales funcionaban almacenes y pulperías que ofrecían un gran surtido de artículos de “gusto y moda”, además de alimento y aperos.



Imagen núm. 1. Arriero cargando burros

Fuente: *El Cojo Ilustrado*, 1862, año XII, 15 de marzo de 1903

4. Caballos, mulas y asnos en los caminos de la nación

La empresa de impulsar a las regiones aprovechando su potencial natural, demandó durante mucho tiempo del conocimiento necesario para emprender proyectos viables, entre ellos la creación y mejora de caminos por donde transitarían los animales encargados de llevar personas y mercancía. Sin duda, la noción del trabajo productivo pasaba por analizar la situación de las provincias y su distancia de los puntos de comercio. En el siglo XIX, el viajero alemán Ferdinand Bellermann

visitó el país y experimentó cómo la situación de los caminos era verdaderamente crítica: en el oriente resaltó la habilidad de las acémilas para surcar las travesías en un país con una geografía irregular y diversa (ver imagen núm. 2). En palabras del viajero:

Como es época de lluvias tratamos de adelantarnos lo más posible antes de que el camino empeorara todavía más, porque era un camino espantosamente malo. Creo que en Europa difícilmente hay uno así, y para colmo éste es el único. El camino subía dando continuas vueltas por despeñaderos escarpados. Las mulas son extraordinariamente hábiles para elegir el camino entre piedras. A menudo el paso era estrecho como un canal y uno debía tener cuidado con los pies y de no lesionarse las rodillas. Mi sable chocaba constantemente contra las piedras de los bordes del camino (Bellermann, 2007, p. 96).

Las dimensiones del proyecto republicano franquearon obligatoriamente el terreno agreste de las provincias, una realidad que iba más allá de los ideales defendidos por quienes propugnaban la idea de nación.

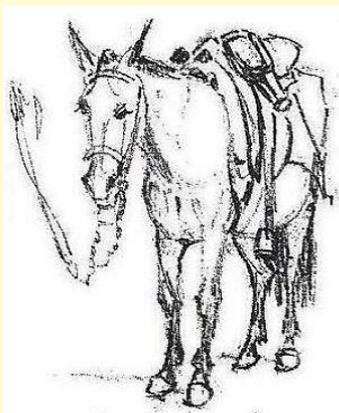


Imagen núm. 2. Mula ensillada
Fuente: (Bellermann, 2007, p. 265)

A fines del siglo XVIII la producción de ganado caballar llegó a alcanzar cifras significativas para el contexto de la época, siendo considerado un área de provecho para la actividad económica. De tal forma que, para la primera década del siglo XIX, este renglón “se hallaba representado por 180.000 caballos y 90.000 mulas” (Rodríguez, 1987, p. 242). Sin embargo, durante la segunda mitad de siglo la cría de caballos, mulas y burros fue evolucionando como una práctica económica de gran impacto en las faenas diarias del venezolano (ver tabla núm. 1).

LA GANADERIA EN 1873-1886				
	En 1873	En 1876	En 1883	En 1886
Ganado vacuno	1.389.202	2.158.267	2.926.733	5.275.481
Cabras y ovejas	1.128.273	2.309.418	3.490.563	4.645.858
Caballos y mulas	141.000	348.835	539.306	622.306
Burros	281.000	519.830	658.764	769.920
Cerdos	362.597	669.112	976.500	1.439.185
Total cabezas:	3.302.072	6.005.452	8.591.866	12.752.750

Tabla núm. 1. La ganadería en 1873-1886

Fuente: (Brito Figueroa, 1975, p. 299)

Sin duda, las mulas formaron parte de la vida cotidiana de los hombres y mujeres del siglo XIX venezolano, su lugar en la dinámica de desplazamiento rural y urbano de las ciudades y poblados de Venezuela fue sustancial. Los viajes a pie y/o en lomo de algún animal eran habituales, por lo que tanto peregrinos, autoridades, misioneros, comerciantes, vendedores y tropas, aprovechaban su fuerza para recorrer la república por los “antiguos caminos de recuas” (González, 1995). Pál Rosti, en sus *Memorias de un viaje por América*, señala que

No existiendo en Venezuela ferrocarril, ni diligencia, ni coche correo, ni absolutamente ninguna clase de vehículo, el viajero

se ve obligado a trasladarse a caballo, o a lomo de mula o de asno. El que no tiene tales animales, lo mejor que puede hacer es contratar a un arriero (...) Los arrieros que llegan a Caracas son en su mayor parte del valle de Aragua, de donde llevan el café, el maíz, etc., y luego regresan, sin carga o llevando mercancías. En su mayoría son hombres decentes y laboriosos, en los que se puede confiar (1968, p. 76).

Si bien la peste y otras afecciones naturales causaban estragos en las manadas de los animales, además del ganado mular, fueron necesarios los burros (ver imagen núm. 3). Las mulas soportaban y trasladaban grandes cargas de manera dócil, por lo que eran codiciadas por hacendados, comerciantes y demás actores del circuito económico local y nacional, pero, por otra parte, algunos de los productos demandados se podían trasladar por lugares menos escarpados y por superficies donde para un asno resultaba transitable y viable.

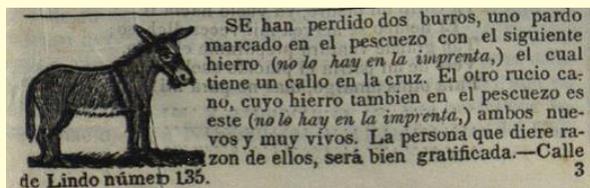


Imagen núm. 3. Pérdida de un burro, 1842

Fuente: *El venezolano*. 14 de mayo de 1842, núm. 109

Las dificultades que tenía un viaje por Venezuela eran infinitas, por tal motivo, a la par de los animales se hacía necesario contar con posadas para pernoctar. Estos espacios acondicionados para soportar los extenuantes recorridos eran reconocidos por ofrecer tanto albergue para hombres como cobertizos para animales, cuestión que mereció la mención del alemán Wilhelm Sievers (1888). Por consiguiente, estas hospederías, al estar estratégicamente situadas cerca de los caminos, explotaban económicamente un requerimiento fundamental del país:

la necesidad de una comunicación segura y expedita entre los diversos territorios. Como se escribía entonces, una posada “hará al caminante serle pasajeros los malos ratos que en la marcha de un camino suelen pasarse” (*El Venezolano*, 1842, enero 4).

El tiempo que duraba en desplazarse una persona era un tema de conversación constante; después de todo, en una época donde “las bestias” marcaban la diferencia entre llegar a tiempo o no, o simplemente no llegar al destino elegido, esta situación resultaba apreciable. Como escribiera Eduardo Arcila Farías (1974):

Hasta el año de 1845 no disponía Venezuela de una vía que pudiera en propiedad llamársela carretera. La república tenía ya más de dos décadas de existencia firme, después de consolidar su independencia en el campo de Carabobo, y aun así su capital permanecía casi incomunicada del resto del país, pues ni siquiera con su vecino puerto de La Guaira podía transitarse cómodamente, como no fuere por los accidentados caminos de bestias y por las resbaladizas veredas, que hacían de este viaje, aunque breve, uno de los más peligrosos a que pudiera exponerse un viajero (1974, p. 24).

En los Andes, esta problemática se manifestaba con mayor intensidad debido a la abrupta geografía, la altura y la distancia con los puertos lacustres cercanos como el de Gibraltar y La Ceiba (Provincia de Maracaibo). Estos llegaron a figurar entre los principales puntos de contacto entre Mérida y Trujillo con el Caribe y otras provincias de Venezuela, debido a la ventaja natural que proporcionaba el lago de Maracaibo, estableciéndose una comunicación andino-lacustre (Altez, 2008). También hay evidencias de ello en puertos fluviales como el de Las Guamas (Cantón de La Grita), donde la vida cotidiana de los habitantes residentes en las cercanías del río Grita se veía afectada, toda vez que su dinámica económica, aunque respaldada por lo fértil del terreno, estaba supeditada a las condiciones de las vías de comunicación entre estos y los centros poblados. Como se puede apreciar en la prensa de la época (ver imagen núm. 4), la mejora del camino entre San Juan

de Lobatera y el puerto de Guamas no solo implicó acercar al visitante a este "rincón del país" de una manera más descansada, sino que además contribuyó a disminuir el riesgo de los arrieros, el tiempo de los viajes, el desgaste físico de las mulas y el costo de los fletes por transporte, así como aumentar la seguridad de la carga desde y hasta su destino.

Por otro lado, como lo ha indicado Pedro Cunill Grau, si bien las principales vías ferroviarias nacionales comenzaron a ser inauguradas en 1883, "no lograron en su distribución constituir una red ferroviaria integrada por la utilización de diferentes tipos de trochas y de material rodante", beneficiándose solo el litoral central y la región andina. Este hecho trajo importantes cambios en el poblamiento de las áreas servidas por el ferrocarril, pero asimismo acarrió "la ruina de arrieros y empresas de embarcación fluvial", aunque las recuas de mulas de las haciendas siguieron asegurando "el drenaje de las cosechas hasta las estaciones ferroviarias" (Cunill, 1987, p. 1019), siempre ajustadas a una vida modesta al ritmo que imponían las herraduras y la monta. Como

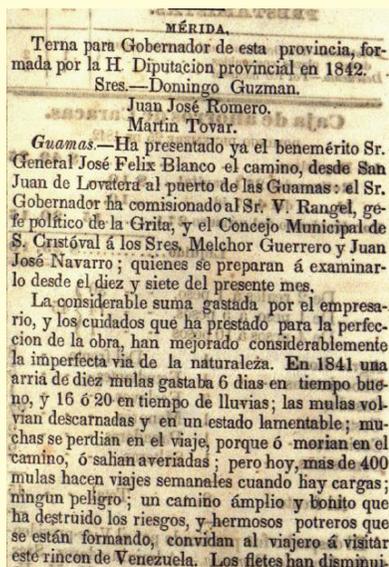


Imagen núm. 4. Publicación sobre la mejora del Camino de Guamas y sus beneficios para las mulas, los viajeros y el comercio, 1843. Fuente: *El Venezolano*, 3 de enero de 1843, núm. 151

escribirá Jenny de Tellenay en *Recuerdos de Venezuela. (Apuntes de viaje)*: “El aire era fresco, nuestras mulas llenas de ardor y durante algunas horas viajamos rápidamente, cruzando ya plantaciones de cañas de azúcar, de tabaco y otros productos, ya vastos espacios incultos invadidos por las altas hierbas” (Tellenay, 1954, p. 233).

La situación de los caminos y las maniobras temerarias de los arrieros fueron elementos que impresionaron a los extranjeros en su tránsito por tierras venezolanas en cada uno de sus viajes durante el siglo XIX y parte del XX. Por ejemplo, el pintor y zoólogo prusiano Anton Göring relata, en sus crónicas de viaje por los Andes (1869-1872), un pasaje bastante ilustrativo al respecto:

En algunos trechos largos y empinados de nuestro camino, el suelo consistía sólo de barro y carecía de piedra alguna sobre la que nuestras acémilas pudieran pisar con firmeza. Por consiguiente, resbalaban con frecuencia y el buen sentido nos aconsejaba llevarlas lo más distantes unas de otras. Un resbalón del animal de guía puede traer, cuando este cae al abismo, consecuencias insospechadas para toda la recua. A pesar de las providencias adoptadas, no fue posible ahorrarnos un verdadero susto; de repente repercutió la voz guía: - “Se va la mula”. El pobre animal cargado en exceso no pudo dominar la pendiente fangosa y resbaló, deslizándose por el barranco a siniestra, aunque por suerte sin tropezar con el animal siguiente. Cuando corrí al lugar del suceso, vi la pobre criatura pendiendo entre dos troncos, a unos quince metros de profundidad. ¡Vaya trabajo difícil, otra vez!... afortunadamente el precipicio en ese lugar no era muy vertical, la tarea de salvamento tuvo éxito, y el animal sólo sufrió ligeras escoriaciones (Citado en Pino y Calzadilla, 1992, pp. 167-68).

Otros relatos también dan cuenta de las condiciones nefastas de los caminos y los improperios que sufrían las arrias de mulas. Localidades del occidente venezolano, separadas por 70 Km. aproximadamente, podían recorrerse a mediados del siglo XIX en seis días a lomo de mula, contando con buenas condiciones atmosféricas, pero en tiempos de

lluvias, este mismo recorrido podía llevar entre dieciséis y veinte días, causando la pérdida e incluso la muerte de estos animales. Esta realidad era en parte la que relacionaba en el terreno los sistemas de transporte y la articulación del territorio venezolano (Santiago, 2006).

5. Extravío, venta y alquiler de animales de carga, monta y tiro

Como se mencionó, la estructuración de vías expeditas que facilitaran los intercambios comerciales, la circulación de bienes y personas a lo largo de todo el territorio venezolano, fue una cuestión de interés general para el país. En los periódicos de la época es común hallar comentarios que vinculen la ausencia de caminos y carreteras con la difícil situación socioeconómica del país a mediados del siglo XIX. Sin duda, aunque no fue un obstáculo definitivo para el establecimiento de circuitos productivos regionales, los cuales se mantuvieron hasta las primeras décadas del siglo XX, el aislamiento llegó a representar uno de los principales enemigos de la cohesión nacional. El tránsito por los *caminos* que conectaban la capital venezolana con la región oriental u occidental del territorio, continuó siendo irregular hasta el último tercio del siglo. En palabras de Arcila Farías (1974):

Apenas existía una débil comunicación con Maracaibo, por caminos muy largos y accidentados que conducían a pequeños e incómodos puertos fluviales, a su vez comienzo de un dilatado viaje por los ríos Zulia y Catatumbo para tomar luego las aguas del Lago y dar finalmente en Maracaibo. Y aun aquellos caminos de herradura no fueron abiertos para un tránsito regular, sino ya mediada la administración del Septenio guzmancista (p. 27).

En la acción de viajar a través de rutas escabrosas y de difícil acceso, los animales de carga y monta jugaron un rol esencial, aspecto que registró Bellermann en uno de sus diarios de viaje a través de uno de sus relatos:

Mientras estaba dibujando pasó por las calles de Timotes nuestra fastuosa recua de Mulas, por cada 5 animales había un peón

con un látigo o una pica y un machete, el que iba adelante iba sonando un caracol, lo que era una señal tanto para nuestra recua como para otras recuas que vinieran de frente. Cerraba la procesión nuestro viejo arriero, Dávila, que iba a caballo, y tres de nuestros animales. Ahí convine con él en que se quedaría al pié del páramo de Mucutí si creía que no íbamos a poder pasar el páramo ese día, aunque ésa era sólo una pequeña marcha de un día, porque nosotros preferíamos eso a tener que pasar la noche en el páramo helado. Pero el arriero tenía humos y se atrevió a jurar por todos los santos que podríamos llegar hasta el Valle de Mendoza. [...] para nuestra no poca sorpresa encontramos el campamento del arriero en la mitad del páramo [...] el me aclaró que era imposible bajar al otro lado del páramo porque las muchas lluvias habían vuelto el camino intransitable y él tenía miedo de que pudiéramos quedar tapiados (Bellermann, 2007, pp. 271-272).

Sin embargo, el recorrido era más peligroso de lo que esperaba Bellermann, lo cual hizo que la experiencia se hiciera más dificultosa al intentar cruzar de nuevo el páramo en esas condiciones. Según este viajero alemán:

Apenas me había alejado un cuarto de hora del campamento, cuando se desató una fuerte tempestad con un chaparrón horrible, y enseguida el camino se volvió una cascada encrespada y mi mula, que era muy fuerte, se deslizaba por el peligroso camino juntando las cuatro patas como un trineo, pero por pura terquedad yo no quería devolverme, aunque yo mismo dudaba de que pudiera detener el animal. Cuando estaba tratando de descender con mi animal haciendo el mayor esfuerzo, no sólo se vino abajo el desfiladero con un estruendo espantoso, sino que toda la parte del camino donde yo me encontraba se hundió unos buenos 15 pies, todo pasó en un instante tierra y piedras y la gruesa cobija me impedía todavía más los movimientos, hice un esfuerzo poderoso por levantarme con el animal; Dios sabe cómo una de las pistolas que llevaba en la silla se disparó y con el susto el animal se levantó de un brinco y quedé libre. El camino

de bajada estaba tan derrumbado que ahora era imposible seguir adelante... (Bellermann, 2007, p. 272).

Ante la significativa labor de las mulas y caballos en el contexto venezolano del siglo XIX y comienzos del siglo XX, no es de extrañar las denuncias por extravíos, robos y pérdidas de las “bestias”, lo cual representó un problema de interés general que derivó en acusaciones penales, sanciones y costos de enmienda (ver imagen núm. 5). Así, la importancia de uno de estos animales en términos de desplazamiento era realmente apreciable, siendo incluso una garantía para la continuidad de los viajes y el retorno, otorgándose en algunos casos “pasaporte” para su tránsito (ver documento anexo).

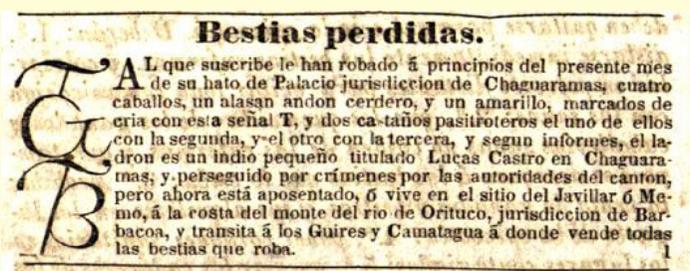


Imagen núm. 5. Anuncio de un hurto de caballos, 1842

Fuente: *El Venezolano*, 22 de noviembre de 1842, núm. 144

El extravío de mulas y caballos era un acto que afectaba gravemente la economía tanto de una familia como de las haciendas, teniendo en cuenta que actividades como el comercio, transporte, resguardo y agricultura dependían de estos animales. Es importante destacar que el abigeato fue un delito frecuente en las nacientes repúblicas latinoamericanas, siendo castigado incluso con la pena de muerte en algunos países. Autores como Luis Cova García han expuesto que esta práctica, común en el “viejo” continente, fue reproducida en el *Nuevo Mundo* durante el proceso de colonización:

Era costumbre de los Iberos, en general, pero muy particularmente de los lusitanos, que la parte más granada de la juventud, perteneciente a las clases inferiores y más pobres de la sociedad, se organizaran periódicamente en cuadrillas de aventureros, los cuales recorrían la península devastando el territorio de las ciudades, enriqueciéndose con el saqueo y retirándose impunemente con el botín a lugares inaccesibles, gracias a lo ligero de su armadura y a la celeridad extraordinaria de su marcha, que hacía punto menos que imposible alcanzarlos. El robo era generalmente de ganados, y de aquí que los ladrones se deben calificar en la categoría de los cuatreros o abigeos. El vocablo abigeo viene de la palabra ibérica robar. Nace el bandolerismo en España en los medios rurales, acaeciendo lo mismo en Venezuela, respondiendo este delito a las especiales condiciones del medio (Cova, 1955, pp. 31-32).

Como se puede apreciar en las fuentes de la época, las denuncias de extravío de “bestias” eran apuntadas con detalle reconociendo no



Imagen núm. 6. Anuncio de extravío de cuatro mulas un caballo y dos potros. Provincia de Trujillo, 1842. Fuente: *El Venezolano*, 28 de junio de 1842, núm. 117

solo su valor monetario sino utilitario dentro de las faenas (ver imagen núm. 5).

Durante el siglo XIX, e incluso en las áreas rurales de la Venezuela de principios del siglo XX, no era raro que entre los ornamentos de una casa se encontraran viejas herraduras, estribos, espuelas, sillas o frenos (embocadura), implementos que conformaban el aparejo principal para las labores de carga y montura, toda vez que estas eran actividades cotidianas. De hecho, poseer una bestia entrenada para silla o tiro se encontraba a la par de las de carga ya que, dependiendo de la faena, su utilidad cobraba valor (ver imagen núm. 7).

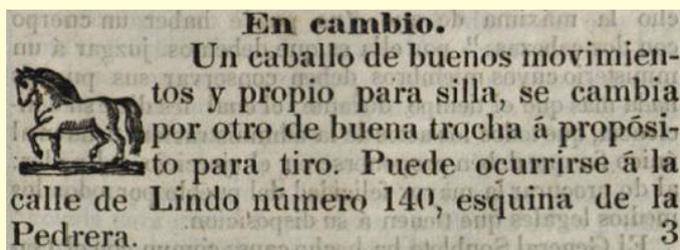


Imagen núm. 7. Anuncio para cambio de caballos. Provincia de Caracas, 1842. Fuente: *El Venezolano*, 2 de septiembre de 1842

Además, es importante destacar que, en términos de la dinámica interna del país, la venta y alquiler de mulas representaron acciones mercantiles que dejaban beneficios, al punto de ser ofertadas en las páginas de los principales periódicos provinciales, como fue el caso del periódico *El Venezolano*.² En este sentido, el interesado en alquilar (ver imágenes núm. 8 y 9) o vender uno de estos ejemplares acudía a los anuncios de prensa, los cuales exaltaban con elocuencia valores equinos como el tamaño del animal, el brío, la docilidad, el carácter y la experiencia en viajes; aspectos que determinaban el precio de compra o renta (ver imágenes núm. 8 y 10). Periódicos como *El Venezolano*

constituyen hoy una fuente de extraordinaria riqueza informativa sobre distintos aspectos políticos y económicos y socioculturales de la Venezuela decimonónica. A través de estos recursos, puede apreciarse la dinámica interna de un país en proceso de consolidación, en gran medida ante la ausencia de arterias viales que facilitarían el tránsito expedito entre las distintas regiones del territorio, además, las bestias de monta y tiro constituían un verdadero negocio.

Asumir el estudio del contexto venezolano y la existencia de los animales herrados como parte integrante de la dinámica socioeconómica

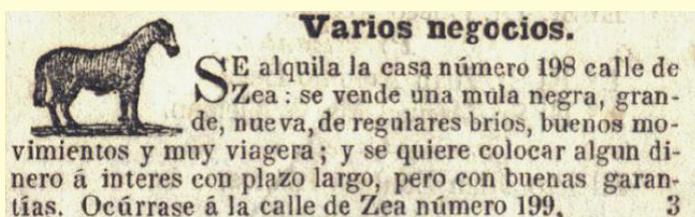


Imagen núm. 8. Varios negocios. Fuente: *El Venezolano*, 3 de enero de 1843, núm. 151

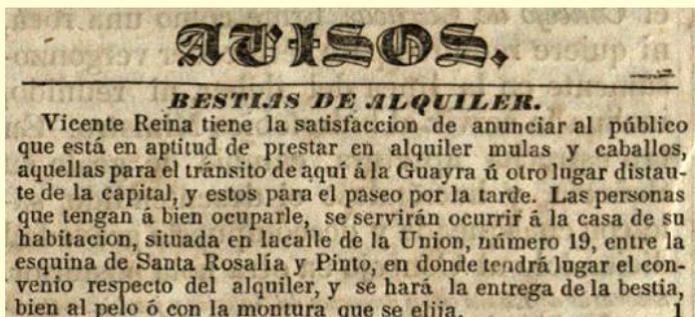


Imagen núm. 9. Avisos. Bestias de alquiler, 1842
Fuente: *El Venezolano*, 13 de diciembre de 1842, núm. 148

y cultural del país, permite obtener una visión integral del uso de los caminos y su pertinencia en la vida colectiva de los venezolanos durante el periodo descrito. El viajero elaboró una serie de “estampas” (escritas y pictóricas) que permiten identificar hoy aspectos de la cotidianidad andina vinculados con el papel del caballo, la mula y el asno como fuerza necesaria para el desarrollo material de las localidades y, de manera general, del país. Sin duda, permite advertir la relación del ser humano y sus animales domesticados como parte de un todo integrado dentro de una realidad compleja. Así, las formas de percepción del viajero estos recursos no solo han de ser considerados como complementarios, sino como parte fundamental de la vida cotidiana de los habitantes de estas regiones.

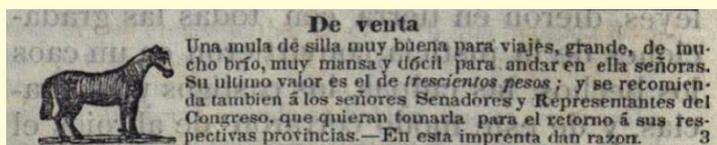


Imagen núm. 10. Anuncio de venta de una mula, 1842

Fuente: *El Venezolano*, 22 de marzo de 1842, núm. 101

6. Conclusiones

Los animales de monta, carga y tiro encuentran un importante protagonismo durante el periodo en estudio. Jinetes, caballos, aperos y caminos forman parte de la historia cultural de la Venezuela profunda, y los libros escritos por los viajeros dan cuenta de esta realidad. Al recorrer tierras inexploradas iban dejando testimonio de lo percibido, entre los cuales se encuentran las formas de proceder de los arrieros. Gracias a estas descripciones y los registros hemerográficos de la época, es posible reconstruir algunos pasajes que permiten percibir las vicisitudes de la ruralidad venezolana y el desempeño de las ciudades.

A fines del siglo XVIII la cría de ganado caballar llegó a alcanzar cifras significativas dentro del contexto de la época, evidenciando que esta actividad resultaba beneficiosa. No obstante, la situación de los caminos y su tránsito representó un verdadero reto en la interconexión de las tierras venezolanas, por lo que la labor de las mulas y caballos en el contexto venezolano del siglo XIX y comienzos del siglo XX es verdaderamente apreciable. El extravío de mulas y caballos fue un acto que no solo incluyó la ley y la economía, sino también formó parte de una manera de apreciar el valor de “las bestias” tanto para una familia como dentro de las haciendas, teniendo en cuenta que actividades como el comercio, transporte, resguardo y agricultura dependían de estos animales

Finalmente, a través de las fuentes citadas puede apreciarse, brevemente, la dinámica interna de un país en proceso de consolidación desde el rol de los animales, los cuales surcaron las arterias viales del país y facilitaron el tránsito expedito de personas y mercancías entre las distintas regiones del territorio, articulando con su tracción un país que se impulsaba hacia la tan ansiada modernidad.

Notas

- ¹ Al respecto, Peter Burke (2001), uno de los principales exponentes de este enfoque historiográfico, ha opinado que la historia cultural ha emergido como una nueva forma de hacer historia, en la cual se ha desplazado la atención de las élites hacia la cultura popular, de la historia política a la historia de la vida cotidiana, de lo espiritual a lo material, de la economía a la cultura, de lo dado a lo construido socialmente, y de lo homogéneo (por ejemplo las historias nacionales) a lo heterogéneo (la nación como entretrejado de clases y regiones). En este sentido, para el caso venezolano, el estudio de los medios de transporte comenzó a abordarse por las “nuevas generaciones” de historiadores en las últimas cuatro décadas del siglo pasado, teniendo en cuenta el marco evolutivo de la estructura económica, comercial y productiva del país, tal y como puede verse en el trabajo de José Alberto Olivar (2010).
- ² *El Venezolano* fue un periódico de circulación semanal fundado por los miembros de la Sociedad Liberal de Caracas, dirigido por Antonio Leocadio Guzmán. El primer ejemplar fue impreso el 24 de agosto de 1840 y su primera época se extendió

hasta el 20 de mayo de 1845, sentando las bases a través de sus páginas del futuro Partido Liberal. *El Venezolano* se erige como una publicación que sentó las bases de un nuevo modelo de prensa en el país, siendo considerado el primer medio de opinión y agitación democrática en Venezuela.

Bibliohemerografía

Fuentes bibliográficas

- ABREU, Antonio de (2006). La sensualidad sugerida: la experiencia de viajeros por Venezuela en el siglo XIX. *Revista Venezolana de Economía y Ciencias Sociales*, 12 (3), 165-177. Recuperado de http://ve.scielo.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1315-64112006000300011
- ALTEZ, Rogelio (2008). Senderos, caminos reales y carreteras: el sentido histórico de la comunicación andino-lacustre. *Revista Geográfica Venezolana*, 49 (2), 291-320.
- ARCILA FARÍAS, Eduardo (1974). *Centenario del Ministerio de Obras Públicas. 1847-1974*. Caracas: MOP.
- ASSUNÇÃO, Fernando (1999). *Historia del gaucho. Ser y quehacer*. Buenos Aires: Claridad.
- BAS, Nicolás (2007). *Los repertorios de libros de viajes como fuente documental. Anales de Documentación*, 10, 9-16. Recuperado de <https://revistas.um.es/analesdoc/article/view/285>
- BELLERMANN, Ferdinand (2007). *Diarios venezolanos 1842-1845*. Caracas: Galería de Arte Nacional.
- BRITO FIGUEROA, Federico (1975). *Historia económica y social de Venezuela*. Caracas: Universidad Central de Venezuela.
- BURKE, Peter (2001). *Formas de hacer historia*. Madrid: Alianza.
- CALZADILLA, Pedro (2000). “De cómo puede ser criollos los discursos de los viajeros extranjeros del siglo XIX”. En Rodríguez, José (comp.). *Visiones del oficio. Historiadores venezolanos del siglo XXI*. Caracas: Academia Nacional de la Historia, UCV, pp. 565-573.
- CENTRO NACIONAL DE HISTORIA (2017). *Viajeros, exploradores y observadores de Venezuela*. Caracas: Colección Centro Nacional de Historia. Recuperado de <http://cnh.gob.ve/images/PDFColeccionmemoriasdevenezuela/Libro%20Viajeros.pdf>
- CORRAL, Fabián (2014). *La historia desde las anécdotas: jinetes y caballos, aperos y caminos*. Ecuador: Trama Ediciones.
- COVA, Luis (1955). *El bandolerismo en Venezuela. (El estudio psicológico, antropológico, psiquiátrico y social del bandolero venezolano que actuó como caudillo en nuestras guerras civiles)*. Alcalá de Henares: Imprenta Talleres Penitenciarios.
- CUNILL, Pedro (1987). *Geografía del poblamiento venezolano del siglo XIX*. Caracas: Ediciones de la Presidencia de la República, t. II.

- FERNÁNDEZ LATOUR DE BOTAS, Olga (1998). Apuntes sobre “troperismo”, arrieraje y sus equivalentes en el folclore y en la literatura de la Argentina. *Investigaciones y Ensayos*, 48, 153-164.
- FREZZIER, Amadeo (1982). *Relación del viaje por el mar del sur*. Caracas: Biblioteca Ayacucho, núm. 99.
- GARCÍA, Álvaro (1988). “Crónicas, Descripciones, Informes y Relaciones de viaje” (Apéndice núm. 3). En *Diccionario de Historia de Venezuela*. Caracas: Fundación Polar, pp. 1091-1163.
- GARRETT, Martin (2001). Mules in Southern Agriculture: Revisited. *Journal of Agricultural and Applied Economics*, 33, 583-590. Recuperado de <https://www.semanticscholar.org/paper/Mules-in-Southern-Agriculture%3A-Revisited-Garrett/c6afa7e8acddc4a34c3c48bb1805ce3808a99951>
- GÖERING, Chistian Antón (1962). *Venezuela, el más bello país tropical*. Mérida: Universidad de Los Andes.
- GONZÁLEZ, Armando (1995). Antiguo camino de recuas, de Barquisimeto a Cojedes. *Tierra Firme*, 13 (49), 97-107.
- HUMBOLDT, Alejandro de (1989). *Cartas americanas*. Caracas: Biblioteca Ayacucho.
- LACOSTE, Pablo (2008). El arriero y el transporte terrestre en el Cono Sur (Mendoza, 1780-1800). *Revista de Indias*, 68 (244), 35-68. Recuperado de <https://revistadeindias.revistas.csic.es/index.php/revistadeindias/article/view/656>
- OLIVAR, José (2010). El transporte y las comunicaciones en la historiografía venezolana. *Mañongo*, 34 (18), 201-229. Recuperado de <http://servicio.bc.uc.edu.ve/postgrado/manongo34/art10.pdf>
- PINO, Elías y CALZADILLA, Pedro (1992). *La mirada del otro. Viajeros extranjeros en la Venezuela del siglo XIX*. Caracas: Fundación Bigott.
- PORRAS, Soledad (2003-2004). Los Libros de viaje. Génesis de un género. Italia en los libros de viajes del siglo XIX. *Castilla. Estudios de Literatura*, 28-29, 203-218. Recuperado de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=1375955>
- RODRÍGUEZ, Adelina (1987). *La formación del latifundio ganadero en los llanos de Apure: 1750-1800*. Caracas: Academia Nacional de la Historia.
- ROSTI, Pál (1968). *Memorias de un viaje por América*. Caracas: Facultad de Humanidades y Educación, Universidad Central de Venezuela, Escuela de Historia.
- SANTIAGO, José (2006). Los sistemas de transporte y la articulación del territorio venezolano desde finales del siglo XIX. *Agora*, 9(17), 169-183.
- SIEVERS, Wilhelm (1888). *Venezuela*. Hamburgo: L. Friederichsen.
- TELLENAY, Jenny de (1954). *Recuerdos de Venezuela. (Apuntes de viaje)*. Caracas: Ediciones del Ministerio de Educación, Dirección de Cultura y Bellas Artes.
- VARGAS, Hernando (2002). De la mula al avión: notas para una historia social de la infraestructura de transporte en Colombia. *Revista de Estudios Sociales*, 12, 13-21.

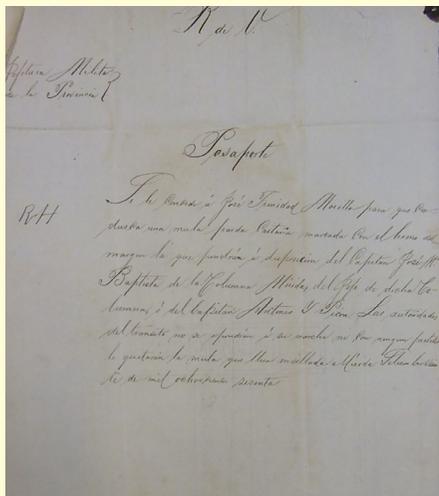
Fuente documental

“Pasaporte que se le concede a José Trinidad Morillo para que conduzca una mula que pondrán a disposición en Mérida. Con este documento las autoridades no se opondrán a su marcha y por ningún pretexto se la quitarán”. Septiembre 27 de 1860. Repositorio Documental de la Biblioteca Febres Cordero. Mérida-Venezuela. Sección Manuscritos. Documentos s. XIX y XX.

Fuentes hemerográficas

- El Cojo Ilustrado, 1862, año XII, 15 de marzo de 1903.
- El Venezolano. 14 de mayo de 1842, núm. 109.
- El Venezolano. 3 de enero de 1843, núm. 151.
- El Venezolano. 22 de noviembre de 1842, núm. 144.
- El Venezolano. 28 de junio de 1842, núm. 117.
- El Venezolano. 2 de septiembre de 1842.
- El Venezolano. 3 de enero de 1843, núm. 151.
- El Venezolano. 22 de marzo de 1842, núm. 101.
- El Venezolano. 13 de diciembre de 1842, núm. 148.

Anexo



Pasaporte que se le concede a José Trinidad Morillo para que conduzca una mula que pondrán a disposición en Mérida. Con este documento las autoridades no se opondrán a su marcha y por ningún pretexto se la quitarán. Septiembre 27 de 1860. Fuente: Repositorio Documental de la Biblioteca Febres Cordero. Mérida-Venezuela. Sección Manuscritos. Documentos S. XIX y XX.