

La construcción del paisaje del vino en el Valle Central de Chile: Cauquenes, 1700-1850*

The wine landscape construction in the Central Valley of Chile:
Cauquenes, 1700- 1850

Natalia Soto**

RESUMEN: El artículo examina el paisaje vitivinícola en el partido de Cauquenes, en el corazón del Valle Central de Chile, entre 1700 y 1850. El estudio se ha realizado a partir de documentos originales inéditos de los archivos. Se detecta una comunidad de pequeños campesinos pobres, dedicados en buena medida al cultivo de la vid y la elaboración del vino.

PALABRAS CLAVE: paisaje vitivinícola – pequeña propiedad – industria vitivinícola artesanal

ABSTRACT: This article examines the wine landscape in Cauquenes party in the heart of the Central Valley of Chile, between 1700 and 1850. The study was conducted from unpublished original documents from the archives. A community of poor small farmers, largely dedicated to growing grapes and making wine is detected.

KEYWORDS: wine landscape- small farmers - artisanal wine industry

*

El paisaje vitivinícola es fruto del trabajo del viñador, que es el territorio de la arquitectura tradicional y que nos cuenta una historia de una suma de personas que han pasado en el tiempo. Es la unión de la naturaleza y cultura.

El uso de la categoría del paisaje vitivinícola resulta de utilidad como herramienta teórica para comprender la unidad que existe entre las distintas partes que han tendido a estudiarse

* Fondecyt N° 1130093 "Denominaciones de origen e identidad de agroalimentos en Chile (1870-1950) , "Diversificación de emprendimientos económicos de estancieros y estancieros sumados a la actividad ganadera. Valle central, chileno, siglo XVII"

** Chilena. Licenciada en Historia, Universidad de Santiago de Chile. Doctorando en Historia, Universidad Nacional de Cuyo, Mendoza, Argentina (nataliasotog@gmail.com).

en forma fragmentaria en Chile: por un lado, el suelo, el clima y las plantas; por otro, la producción, transporte y comercialización; o bien, las relaciones de producción dentro y fuera de la hacienda, entre otros temas. Para esto, se utilizó la categoría paisaje definida como

La manifestación formal de la relación sensible de los individuos y las sociedades en el espacio y en el tiempo con un territorio más o menos modelado por los factores sociales, económicos y culturales. El paisaje es, así, el resultado de la combinación de los aspectos naturales, históricos, funcionales y culturales (*Carta del Paisaje Mediterráneo*, Sevilla, 1992).

Por lo que si entendemos así el paisaje, podemos también comprenderlo como un conjunto de paisajes, como el portuario, minero, industrial, cerealero, agroindustrial, entre otros. Y así, en este caso, como paisaje vitivinícola.

Los paisajes ofrecen condiciones concretas para el desarrollo de las personas que en él habitan, por ende, cada uno de los paisajes brindan distintos escenarios. Para el caso de este trabajo, el papel protagónico del paisaje agrario lo tiene el campesino que cultiva (Silvestri y Aliata, 2001). Y siguiendo la conceptualización de Elías Pastor, en la que da cuenta, además, del componente de identidad que se refleja en el paisaje,

El paisaje es una muestra más de la identidad cultural de una región y muchas veces nos explica formas de vida y costumbres de las gentes de esa zona. Así el paisaje nos habla de la propiedad de la tierra, de la herencia, de la tipología de cultivos, de la red de comunicaciones, de las devociones, nos explica la arquitectura y nos hace entender la alimentación (Elías Pastor, 2006: 130).

Por consiguiente, entendemos el paisaje vitivinícola como esa construcción del viñador, con sus características específicas en el lugar que se construye, no solamente del *terroir* (Duhart, 2011).

A pesar de la amplia bibliografía existente sobre la categoría de paisaje desde varias áreas del conocimiento, no sucede lo mismo con la temática que se propone. El trabajo de Pierre Asselot sobre el paisaje del vino en el llano del Maipo (2003), ha sido el único concentrado en el tema en una zona particular de Chile. Pero el paisaje vitivinícola en Cauquenes no ha sido el blanco de las investigaciones, y la localidad misma, tampoco. Se mencionan características de la zona (Carvallo, 1876; Correa, 1938; Opazo, 1942; Guarda; 1978; Lorenzo, 1986; Gay, 2009;), se hacen algunas referencias a la geografía de Cauquenes (Pissis, 1875; Espinoza, 1892; Risopatrón, 1924; Cobos, 1989), y por último, de estadística (Urizar, 1845), pero no hay trabajos dedicados exclusivamente al lugar. En relación a la vitivinicultura chilena en la región del Maule, tenemos el trabajo de Lacoste (2006), y en específico sobre Cauquenes y el aguardiente, el de Mayorga (2014).

Por otra parte, sobre la vitivinicultura en Chile tenemos algunas investigaciones como las de Muñoz (2001, 2005, 2012) y Del Pozo (2004). Este último, aunque se dedica a la

segunda mitad del siglo XIX, sigue siendo un aporte para esta área de la historiografía. Por último, Lacoste (2006), y Aranda, Lacoste, et al, (2011).

En consecuencia, la escasez de trabajos sobre la zona, la historia e industria del vino, y sobre la construcción de un paisaje vitivinícola, no solamente nos habla del poco interés de estas temáticas, sino que también, de la continuación de un proceso historiográfico marcado con la repetición de hechos "heroicos", batallas y el autorretrato de la clase dominante que había escrito la historia tradicional. Es así como, quienes no formaron parte de la pequeña oligarquía del país, no fueron objeto de estudio, por ende, el pequeño propietario de Cauquenes tampoco.

Además de hacer un aporte para llenar ese vacío en la historiografía chilena, la novedad en esta investigación -como anteriormente señalamos-, también tiene que ver con la forma de abordar la temática a través de la categoría del paisaje y la utilización, por eso, de herramientas de otras disciplinas.

Las fuentes que se utilizaron para esta investigación son documentos inéditos del Fondo Judicial de Cauquenes, del Archivo Nacional de Chile, entre 1700 y 1850.

La hipótesis de esta investigación plantea que en Cauquenes se constituyó un paisaje específico con una identidad marcada por aspectos culturales, geográficos e históricos, los cuales, a su vez, han incidido en el carácter estético adoptado en este espacio. En efecto, distintos factores y circunstancias influyen en la conformación de cada paisaje. Por un lado, el hábitat, el territorio y la geografía, al aprovechar los recursos y materiales disponibles para el desarrollo de estos espacios donde se articulan la naturaleza y la cultura. Además, a través del tiempo se marca la historia por medio del trabajo humano en este territorio. Por último, le agregan su carácter estético, su arquitectura y diferentes representaciones artísticas, como la rejería, los jardines y la pintura, entre otros.

De la Villa de Nuestra Señora de la Merced a la ciudad de Cauquenes

Cauquenes en la actualidad es una provincia de la región del Maule, donde se concentra la mayor producción vitivinícola de Chile, reuniendo el 50% de la superficie cultivada en el país. Esto le ha dado una serie de rasgos que la representan como la gran región vitivinícola.

El acta fundacional de la ciudad de Cauquenes se realizó el 9 de mayo de 1742 en el valle de Chanco, bajo el nombre de Villa de Nuestra Señora de las Mercedes de José de Manso del Tutuvén, en las tierras que pertenecieron al cacique Ascensio Galdámez y a su esposa Micaela de Araya, los cuales entregaron al reino español 307 cuadras ubicadas entre los ríos Tutuvén y Cauquenes (Guarda, 1978: 191). Con el tiempo, prevaleció el nombre de Cauquenes, y ya el 30 agosto de 1826 se denominó Villa de Cauquenes, para finalmente, el 22 diciembre de 1826, llamarse Ciudad de Cauquenes (Risopatrón, 1924: 162).

Para la fundación de la villa de Cauquenes en 1749 se contabilizaron 1.123 personas, con las cuales Góngora hace un detalle de quiénes componían esta cifra (Góngora, 1966: 16).

Otro dato de interés resulta de un censo parcial hecho en 1772, que contabilizaba 15.000 personas en toda la región, no tan solo en la villa (Cobos, 1989: 80-81). Por ende, tenemos una población mucho más extensa en todo el territorio que contempla las localidades rurales.

Al fundarse en un territorio que fue de una capilla, mantuvo un carácter particular, marcado por la religiosidad en su cultura y sociedad. En general, Maule fue una región que se distinguía por sus numerosas capillas y oratorios (Lacoste, 2006).

Los numerosos ríos de la región generan un paisaje particular, y por sobre todo la formación de islas entre los ríos Maule y Loncomilla, en las que se crearon prósperas estancias rodeadas de agua dulce. En torno a estos ríos, se organizaron las cuatro provincias del Maule; Curicó -alrededor de los ríos Teno y Mataquito-; desde allí al sur, y hasta el río Maule, se asentó la provincia de Talca. Al sur del río Maule y separadas por el río Loncomilla, se establecieron dos provincias. Al oriente Isla de Maule, que posteriormente sería Linares. Y al poniente la provincia de Cauquenes (Lacoste 2006). Los ríos fueron aprovechados como recurso, con el comercio como actividad económica. Por último, es importante la mención del río Cauquenes, un afluente del río Perquilauquén, que cruza parte de la provincia de Cauquenes, en la región del Maule. Tiene su origen en la Cordillera de la Costa, cerca de la ciudad de Cauquenes y su curso lo conduce al oriente. Al cruzar la ciudad se junta con el río Tutuvén, y recibe afluentes de menos importancia hasta desembocar en el Perquilauquén, un tributario del río Maule. Su principal característica es que es uno de los pocos ríos de Chile que corre en dirección opuesta al océano Pacífico.

Figura 1: Cauquenes entre los ríos Cauquenes y Tutuvén. Siglo XVIII



Fuente: Guarda, 1978: 78.

Caminos y transporte entorno al paisaje

En principio, los ríos en la región fueron un obstáculo para las comunicaciones en general, y en el transporte especialmente, pero con el tiempo, ese mismo obstáculo se utilizó directamente para las comunicaciones. Los ríos se transformaron en navegables conectando lo que también se han llamado "islas" de la región (Lacoste, 2006; Maino, 1996).

Esta zona también fue el paso del Camino Real, buscando unir la población que estaba dispersa en el territorio, asegurando el abastecimiento de los viajeros que se trasladaban entre Santiago y Concepción, siendo la creación de la ciudad de Cauquenes un punto de conexión de este camino. Con esto mejoraban las condiciones de los servicios y el camino mismo, así como también el cruce de los ríos en balsas, botes y barcos (Maino, 1996).

De esta manera, tanto el Camino Real como las ciudades fueron apoyándose mutuamente para su desarrollo. Las ciudades ampliaban sus servicios, mientras que el camino mejoraba y transitaban una mayor cantidad de personas. Florecieron áreas de descanso y centros de abastecimiento para los que circulaban por el camino, creándose una mayor oferta que generaba un viaje mucho más cómodo que antes. Así, los militares del ejército, gobernadores y funcionarios, podían circular más ágil y cómodamente, y los productos comerciales también podían trasladarse con mayor facilidad. En caso de Cauquenes y la ruta de Santiago hacia Concepción, principalmente era de herradura.

El advenimiento de don Ambrosio O'Higgins jugó un papel importante en el desarrollo de los caminos en Chile. Irlandés de nacimiento, se formó junto al ingeniero John Garland, del cual fue asistente desde su asentamiento en el Reino de Chile (1761). Posteriormente, tuvo oportunidad de dirigir diversas obras de ingeniería con fines militares y estratégicos. Se interesó en el transporte y comunicaciones, impulsando importantes mejoras en el camino trasandino entre Santiago y Mendoza, lo cual incluía la construcción de puentes, ensanche de caminos y sobre todo, los refugios de alta montaña. Esta iniciativa se mantuvo como la más relevante obra pública en el camino trasandino por los siguientes 150 años.

Las experiencias acumuladas en obras de ingeniería pusieron a don Ambrosio en condiciones de realizar su mayor obra pública: la construcción del camino de carretas entre Santiago y Valparaíso (1791-1797). Esta monumental obra permitió abrir, por primera vez, un sistema regular de transporte carretero de larga distancia en Chile (Pinto 1976; Donoso 1941).

Así como la ruta de Valparaíso aseguraba la conexión del puerto con la Capital, el vínculo de Santiago con los pueblos y haciendas del Valle Central se cultivó mediante el Camino Real a Concepción. Esta fue la principal vía terrestre de norte a sur en Chile durante el período colonial, pues permitía enlazar sus dos ciudades mayores. Con una longitud de 100 leguas, por esta vía circularon durante tres siglos gobernadores y obispos, mercaderes y comerciantes, viajeros y religiosos. Tuvo también importancia estratégica en funciones de seguridad y defensa, sobre todo para el desplazamiento de tropas al ejército permanente con asiento en la frontera del Biobío. Por el camino real circulaban noticias, cartas, cédulas y

documentos oficiales, así como el real situado, alimentos, ganado y productos que avivaban el naciente comercio del Reino de Chile. Este camino representaba su columna vertebral, a lo largo del cual nacieron numerosas ciudades que, en la actualidad, constituyen capitales regionales y provinciales.

Serios obstáculos naturales se presentaban para la circulación por el Camino Real. Entre ellos figuraban los caudalosos ríos que nacen en la Cordillera de los Andes y desembocan en el Pacífico, atravesando la ruta de oeste a este: Maipo, Cachapoal, Tinguiririca, Teno, Mataquito y Maule son algunos ejemplos. A ello se suman las estribaciones occidentales de la Cordillera de los Andes y el macizo de la Cordillera de la Costa que, en algunos tramos, tienden a acercarse. Para salvar estas dificultades, se realizaron algunas obras más o menos precarias, como los puentes colgantes sobre los ríos Maipo y Cachapoal (Drago, 1994: 15). En otros casos, se implementaron sistemas de balsas, como en los ríos Mataquito y Maule, regulados y administrados por el Cabildo de Talca. La tradición de usar balsas para cruzar los ríos era una costumbre utilizada en España, como ya se ha señalado (Sánchez, 2005:45), y que llegó a las Indias con los colonizadores. En la zona del Maule, este sistema alcanzó una notable dinámica, y logró ofrecer el cruce en varios puntos distintos del río: "hay balseadores en Tonlemu, en Lora, en Quelmen. Pero no siempre el paso es posible. Las aguas, a veces, crecen extraordinariamente, se tornan turbulentas, o arrastran peligrosamente gruesos troncos de árboles descuajados. El viajero debe entonces esperar la baja, junto a los vados o a los balseaderos" (Echaíz, 1993:75). Este método significó una respuesta práctica a los problemas del terreno con escasos recursos.

Figura 2- Camino Real de Santiago a Concepción



Fuente: Elaborado por Bibiana Rendón en base a fuentes documentales del ANH de Santiago de Chile.

A pesar de las dificultades físicas, el Camino Real se constituyó como una arteria estratégica en la integración del Reino de Chile. A su vera surgieron haciendas y caseríos primero, villas y ciudades después. A medida que se consolidó el proceso de colonización, las autoridades impulsaron el asentamiento y ocupación estable en torno a este camino (Lorenzo, 1986:69), apuntando a reunir población dispersa y asegurar el abastecimiento y las provisiones para los viajeros. Así surgieron, a mediados del siglo XVIII, las ciudades de Rancagua (1743), San Fernando (1742), Curicó (1743), Talca (1742) y Cauquenes (1742). El sistema se construyó con el Partido de Colchagua (San Fernando y Rancagua) y el Partido del Maule (Talca, Curicó y Cauquenes, con la primera como capital). Los documentos de la época demuestran que el criterio usado para la creación de estas ciudades fue, justamente, impulsar el mejoramiento de los servicios al Camino Real¹.

El surgimiento de estas flamantes ciudades generó las condiciones para el mejoramiento de la calidad de los servicios y la transitabilidad del Camino Real. El papel de prestadores de servicios a los viajeros fue decisivo en los primeros años de estas localidades. Por ejemplo, Curicó sirvió "solamente de posada para los viajeros y de posta para los conductores de bestias de carga" (Guevara, 1997:51). Además, estos asentamientos garantizaron las masas críticas para asegurar el cruce de los ríos en botes y barcos. Por medio de Real Cédula del 29 de julio de 1749, la corona cedió al cabildo de Talca los derechos de arriendo del servicio de barco del Maule disponiendo, tras la subdivisión de Cauquenes (1759), que dichos derechos fueran compartidos entre los dos Cabildos². El uso intensivo del barco determinó su rápido deterioro, resolviéndose entonces invertir \$250 en la construcción de uno nuevo para asegurar el tránsito sobre el río Maule³. La operación resultó muy complicada: varios carpinteros contratados para la operación fracasaron en el intento antes de poder resolver el problema. Más adelante, el municipio extendió los servicios para cruzar los ríos Claro y Mataquito, con tarifas unificadas para los tres barcos en 1785⁴. En 1788 el barco del Maule generaba una renta anual de \$676. En 1796, este servicio se remató en \$700, mitad de la cifra para Cauquenes y mitad para Talca, para cuyo municipio dichos \$350 significaban el 40% de sus ingresos totales⁵ (Lorenzo, 1986:92-93, 102).

La exitosa experiencia del barco del Maule generó un efecto emulación en las ciudades del Camino Real. Por un lado, la misma villa de Talca extendió los servicios para cruzar los ríos Los Cipreses y Lontué. Otras ciudades también se movilizaron para poner en marcha puentes o servicios de balsas y así generar ingresos propios, lo que contribuyó a mejorar la transitabilidad de esa ruta (Lorenzo, 1986: 103).

A pesar de los obstáculos naturales del medio, el Camino Real entre Santiago y Concepción mejoró lentamente a lo largo del período colonial. A fines del siglo XVIII, el recorrido total de 100 leguas con mulas y caballos demoraba diez días, a una velocidad promedio de 10

¹ Actas Capitulares de Talca, 4 de diciembre de 1786. Archivo Nacional de Santiago de Chile (en adelante AN), Actas Capitulares de Talca (ACT) n° 89, folios 175v-176.

² AN, ACT, vol. 47, f. 90

³ AN, ACT, vol. 23, f. 27

⁴ AN, ACT, vol. 79, f. 152

⁵ AN, ACT, vol.129, f. 253

leguas diarias (Villalobos, 1990: 67). Más complicado fue el ingreso de vehículos con ruedas por esta ruta. El primer caso registrado corresponde al viaje que el gobernador de Chile, don Ambrosio Higgins, realizó de Santiago a Los Ángeles entre el 2 y el 24 de diciembre de 1792 a bordo de su carroza. Gran impacto causó a lo largo de todo el Camino Real la presencia de este vehículo: "en todos los pueblos del tránsito, la comitiva del gobernador atraía de los campos vecinos un gran número de curiosos que jamás habían visto un coche recorrer aquellos caminos" (Barros, 2001:50).

Si bien esta ruta no alcanzó a poner en marcha un servicio regular de transporte terrestre carretero en el Valle Central de Chile, aseguró una vía útil para los arrieros, quienes con sus mulas lograron garantizar un flujo de circulación de bienes en la región, contribuyendo a estimular el comercio y la producción locales. Este Camino Real sirvió para asegurar el transporte entre la capital del reino y el Valle Central, a la vez que dinamizó la actividad económica del sur del reino; se generó la base material para el reconocimiento oficial de esta zona, que fue promovido de jerarquía con la erección de la Intendencia de Concepción, la cual se extendía entre el Maule y el Bio Bio.

En términos generales y para los objetivos de esta investigación, creemos importante señalar que Cauquenes era un lugar de paso dentro del Camino Real hacia Concepción, lo que construyó una red dinámica de comunicación terrestre, conformando un paisaje del transporte en el Reino de Chile. Pero esto no fue completamente determinante para la construcción del paisaje vitivinícola, puesto que las pequeñas propiedades de los viñadores no estaban en contacto directo con el Camino Real, si no con caminos interiores que lo conformaban, transitados, a su vez, por arrieros con sus mulas. Toda la información, las noticias, los productos que venían de otros lugares dentro de Chile o del extranjero, llegaban por ese camino y, por ende, la tecnología y las formas de cultivar la vid. Sin embargo, esto no impidió que la ruralidad de Cauquenes continuara desarrollando y manteniendo sus tradiciones y características propias.

Del corpus documental estudiado, los viñadores tenían visiblemente más mulas que carretas. En todo el periodo se encontraron tan solo 13 carretas, donde la de más alto valor costaba \$10, bastante bajo para los estándares de precios que variaban entre \$70 y \$120 (Lacoste, 2005: 189). Por lo tanto, nos hace comprender que las carretas de Cauquenes eran de uso doméstico principalmente. Ejemplificando, entre los bienes que quedaron tras la muerte de Pedro Poncio Aravena, un pequeño vitivinicultor con "126 @ de vasija en 14 tinajas a 3 r la @ que importan \$47 y 2r, 3 lagares, el uno de 4 cueros, otro de 2, y el otro de 1 usados todos avaluamos en \$6"⁶, poseía además "4 yugos y 2 arados de labranza que tasamos ambos en \$2, 1 carreta nueva en \$10, 4 cuchillos 2 grandes y 2 chicos, todo en

⁶ Archivo Nacional de Santiago (AN), Fondo Judicial de Cauquenes (FJC), Tasación de los bienes que quedaron por fin y muerte de don Pedro Poncio Aravena, 3 de febrero de 1814. Volumen 31, pieza 9, fs 1-25 v.

13r"⁷. Otro ejemplo lo vemos en la tasación de los bienes de Agustín Urra en 1808, que tenía 2.500 plantas de viña, y "2 carretas la mejor en 12r y la que sigue en \$1"⁸.

Para el caso de las mulas, se contabilizaron un espectro de 610 mulas mansas adultas que se utilizaban principalmente para el transporte y carga de productos. Como vimos, Pedro Poncio Aravena tenía 1 carreta y 27 mulas mansas a \$7 c/u, 2 mulas de 3 años a \$4 cada una"⁹. Agustín Urra, de tener solo 2 carretas, para el caso de las mulas tiene "12 mulas mansas a \$8 importan \$96, 5 mulas de 1 año para 2 a \$3 importan \$15, otras 9 al pie a \$2 importan \$18"¹⁰. Ello demuestra la diferencia entre ambos medios de transporte y la primacía de los arrieros y sus mulas.

El desarrollo arquitectónico en torno a la vitivinicultura

La tierra cruda se utilizó como material de construcción principalmente de las casas o edificios mayores en todo Chile. La tierra permitió construir la infraestructura necesaria para los centros agroindustriales, incluyendo las bodegas¹¹ y los edificios auxiliares como talleres de carpintería y herrería, hornos de teja y botijas, molinos, viviendas y cierres perimetrales de viñas y huertos frutales. Pero en la región del Maule, por ser un clima mucho más lluvioso, no en todas las construcciones se aprovechó la tierra cruda. Por el contrario, la piedra, la madera y las ramas de árboles, también fueron materiales que apoyaron la arquitectura de la zona.

Se construyeron instalaciones y equipamientos necesarios para las actividades vitivinícolas. Allí se colocaba los lagares para pisar la uva y obtener el mosto; las tinajas de fermentación; las vasijas de crianza y conservación del vino, y los alambiques¹² para destilar aguardiente. Alrededor del edificio donde se producía vino y/o aguardiente, surgieron otros edificios auxiliares donde se fabricaban tinajas, alambiques, toneles, trabajos de curtiduría, herrería, carpintería, entre otras actividades que ayudaban a la producción. Mayorga nos señala que no existían alambiques en la zona de Cauquenes para este periodo, sino que se destilaba a través de otras herramientas, como lo fueron cañones y pailas de cobre, incluso cañones de escopeta, demostrando una forma bastante artesanal de elaboración (Mayorga, 2014).

En Cauquenes, menos frecuentes eran las tapias; las cercas eran de madera y ramas, a diferencia de los grandes tapias, que se pueden ver hasta el día de hoy hacia el norte, donde la escasez de lluvia lo permitía. Por ejemplo, la hacienda de Diego Ávila, en 1792

⁷ AN, FJC, vol. 31, pza. 9, fs. 1-25 v.

⁸ AN, FJC, vol. 28, pza 12, fs. 1- 6v.

⁹ AN, FJC, vol. 31, pza. 9, f. 23

¹⁰ AN, FJC, vol. 28, pza 12, f. 5

¹¹ Lacoste menciona que en la región del Maule existían bodegas de vitivinicultores acaudalados, pero no de la pequeña producción de la zona de Cauquenes (Lacoste, 2006).

¹² Marcelo Mayorga nos señala que no existían alambiques en la zona de Cauquenes para este periodo (Marcelo Mayorga, La tradición de los pequeños productores de aguardiente de Cauquenes: 1771-1821, IX Seminario Iberoamericano Vitivinicultura y Ciencias Sociales, 2014, Universidad de Santiago de Chile)

tenía “Una ramada de portería de espino bien enmarcada, con 13 varas de largo y 7 de ancho”¹³, y en las tierras de Ángela Vásquez en 1793, había “1 ramada pequeña que se halla a espaldas de la casa, con sus tendedores, cercado todo de palizada aunque en mal estado, apreciamos en \$10”¹⁴. Se puede distinguir en estos dos inventarios de bienes los materiales con lo que se establecían los cierres perimetrales, fueran pequeñas palizadas o grandes cercos. Otro ejemplo de estos cierres perimetrales fue el cerco de Luis de Alvear que tenía “96 cuadras de tierra en la estancia nombrada Buena Vista en 8 R c/u importan \$96. Una casa ubicada en dicha estancia. En la misma estancia, 1 cerco que se reguló por 16 cuadras con estaca y ramada de espino por \$4”¹⁵.

Las razones para este tipo de construcciones serían las de factores climáticos en que las obras con tierra se destruirían más fácilmente por las lluvias, como también la sismología del territorio, que el 24 de mayo de 1751 ya había destruido la mayor parte de las edificaciones en la región.

La siguiente ilustración es una reconstrucción histórica del paisaje de Cauquenes, a partir de los documentos del Fondo Judicial y Notarial de Cauquenes del Archivo Nacional de Chile.

Figura nº 3: Reconstrucción del paisaje de Cauquenes, siglo XVIII



Fuente: Elaboración propia del paisaje de Cauquenes a partir de fuentes documentales del ANH de Chile.

¹³ AJC, legajo 7, pieza 1. Partición de los bienes de don Diego Ávila, por sucesión. Cauquenes, 26.09.1792, f. 6

¹⁴ AJC, legajo 14, pieza 8: Partición practicada entre los herederos de don Jerónimo Barros y doña Ángela Vásquez. Cauquenes, 10.12.1793. F. 24

¹⁵ AJC, legajo 33, pieza 5: Autos de partición de los bienes que quedaron por fin y muerte de don Luis de Alvear. Cauquenes, 14.11.1818. F. 8v.

Características de la producción vitivinícola

La uva que se producía en la época colonial en Chile era principalmente negra o criolla, sin tutor, es decir, lo que comúnmente se conoce como "de rulo". Era la variedad más importante de todo el territorio que comprendía el Reino de Chile, y de toda América en general. Desde mediados del siglo XVI hasta mediados del XIX ocupó la mayoría de los viñedos de Argentina y Chile (Lacoste; 2010). Esto cambió con la incorporación de las llamadas uvas francesas (malbec, cabernet, pinot, sauvignon, merlot, etc.) compitiendo con la clásica variedad colonial. A fines del siglo XIX, a la uva negra se le comenzó a llamar uva país. Otras variedades que se cultivaron con posterioridad fueron las comúnmente denominadas uva uña de gallo, de San Francisco, aceituna, cristalina blanca, Italia negra moscatel, Italia blanca, del Huayco, rosada común y rosada moscatel de Curacaví (Couyoumdjian, 2006).

Las viñas estaban alrededor de la casa, principalmente continua a ella, con un portón y un cierre perimetral, separada de otros frutales, con sistemas de canales de riego, y acequias para el abastecimiento de agua.

Los vinos se producían en lagares de cuero, se guardaban en vasijas de greda pequeñas, sus aguardientes se fabricaban usando pailas de cobre y fierro. Ya en 1877, Menadier hablaba de la buena calidad de los vinos de Concepción y Cauquenes, a pesar de lo artesanal de la producción y de que muchos resultaban ser defectuosos (Couyoumdjian, 2006: 43). Luego de la incorporación de estándares industriales en la producción, de base capitalista, la consecuente tecnificación de los procedimientos, y el proceso cultural de "afrancesamiento" en las capas más altas de la sociedad chilena, las formas de producción cambiaron, prefiriéndose los vinos que imitaban el estilo francés antes que los elaborados de forma artesanal (Couyoumdjian, 2006: 30).

Otras actividades que se enmarcan en este paisaje

La ganadería se ha focalizado en la cría de ganado mayor y menor (bovinos, equinos, ovinos, caprinos y porcinos). Esta actividad generó una industria derivada de cecinas, sebo, cueros y charque. También se usaba la lana de las ovejas para hacer ropa, tejidos, entre otras manufacturas, y los cueros de cabra para curtir cordobanes. Además, se extraían productos como la brea, para el revestimiento de las vasijas vinarias (Lacoste, 2006).

La producción frutícola era importante también. Siguiendo la investigación de Lacoste (Lacoste, et al, 2011) en Cauquenes, las pomáceas representaban más del 50 % con respecto al total de los frutales por entonces registrados, mientras que su importancia iba descendiendo hacia el norte. Manzanos, membrilleros y perales son los más visibles en los documentos testamentarios, inventarios, tasaciones y particiones de bienes, en cartas de dote y conflictos por embargos revisados, convirtiéndose en objetos de singular valor. Por ejemplo, Josefa Carrasco tenía "1 suerte de tierras donde actualmente vive las que no sabe la cantidad de cuadras que puedan ser por estar indivisos y por partir con sus más

herederos, en las que tiene arraigadas y plantadas 15 manzanos frutales, 3 higueras, una mancha de ciruelas, 3 matas de membrillos, con más 3 de duraznos"¹⁶.

Las frutas de pepita (durazneros, ciruelos, damascos, guindos y cerezos) tomaron el segundo lugar en cantidad, lideradas por los duraznos (Lacoste, et al, 2011). Por ende, el paisaje vitivinícola estaba conformado, además, por estos frutales que se producían bien en la zona, aportando principalmente a la economía de escala doméstica.

En términos generales, tanto la ganadería como la fruticultura del paisaje vitivinícola en Cauquenes fueron actividades fundamentales para el desarrollo de la pequeña propiedad de los viñadores en la zona.

Los actores socioeconómicos: pequeños viticultores y esclavos

En la región del Maule existían diferentes tipos de actores económicos ligados con la vitivinicultura, entre ellos grandes viticultores con bodegas. Sin embargo, en Cauquenes la mayoría de los productores de vino no eran propietarios de bodega. En mayor medida, sus viñas tenían entre 100 y 2.200 plantas en sus dominios, por lo tanto, no era necesario poseer grandes bodegas para su producción.

Se dedicaron a la pequeña producción artesanal, para abastecer sus propias demandas y las del sector. En la actualidad, esta característica se mantiene, destinando la materia prima para el consumo local y vendiendo su producción a grandes viñas. La viña Lomas de Cauquenes, es la mayor explotación vitícola de la zona.

El paisaje vitivinícola en Cauquenes fue, en tanto, la construcción de esa pequeña producción artesanal, realizada con medios precarios y sin bodegas. Mayorga lo demuestra con la producción artesanal del aguardiente (2014), y así lo vemos en los documentos testamentarios, inventarios de bienes, tasaciones, si los comparamos con otras regiones. Por ejemplo, en el inventario de bienes de Petrona Aravena en 1808, tenía "40 @ de vino bueno en 10 r la @, 1 ½ @ de aguardiente a \$5 la @, 6 @ de vasija a 3r la @, 3 @ de cocido en \$3 la @, 2 lagares de dicho de 3 cueros en 12r c/u, 1 lagar de 3 cueros en 2r"¹⁷, lo que nos habla de una pequeña producción con tan solo "1.590 plantas de viña frutal"¹⁸. Lo anterior, contrastado con la realidad en otros lugares de la región del Maule, como fue el caso de Vergara en Putagán, cerca de Villa Alegre, que en su testamento de 1738 nos cuenta que era poseedor de "una viña de 8.000 plantas y otra aparronada que da fruto 50 @ de vino"¹⁹, resulta revelador. Otro buen ejemplo fue José Vivanco, dueño de dos viñas cerca del lago Vichuquén, que tenía más de 7.000 plantas (Lacoste, 2006).

Por otro lado, resulta importante mencionar la presencia de esclavos negros. Si bien hay una idea de que no están presentes, debido a que la densidad de afroamericanos en estos

¹⁶ AN, FJC, vol. 27 pza 7, f. 4

¹⁷ AN, FJC, vol. 28 pza 1, f. 5

¹⁸ AN, FJC, vol. 28 pza 1, f. 5 v.

¹⁹ AN, Notariales de Talca, vol.5, fs. 151-154 v.

países era muy inferior a la registrada en el Caribe, los negros alcanzaban el 20 % de la población local en Chile. Sin embargo, la industria vitivinícola, signada por la pequeña propiedad dedicada a la agricultura intensiva, y muy demandante de mano de obra calificada, generó condiciones especiales para la inserción de los esclavos.

En la producción vitivinícola, los esclavos tenían un papel importante como viticultores, podadores, botijeros, toneleros, caldereros y fabricantes de odres. También trabajan en la construcción de cierres perimetrales y enmaderamiento de bodegas y viñedos, la fabricación de envases como vasijas y medios de transporte como carretas, así como la gestión del transporte (carretero y muletero) y el comercio (pulperías). En Cauquenes había, pero en menor cantidad. En la mayor parte de los documentos relevados los esclavos están presentes, señalados como mulato o mulata esclava. José González en 1771, con una viña aparronada de 480 plantas, tenía 11 esclavos entre hombres y mujeres:

María, de 38 años y sus cinco hijos: Dionisio de 12 años. Raimunda, de 7 años. Bartola, de 5 a 6 años. Francisco, de 3 años. Petronila, de 23 años poco más o menos. Josefa, de 1 año. Paulina, de 21 años poco más o menos. Marcelina, de 2 para 3 años. Isabel, de 18 años Antonio, de 7 para 8 años. Juana, de 10 años poco más o menos. Simona de 22 años poco más o menos, quien declara haber tenido tres crías. Justo, de 8 años poco más o menos²⁰

Evidentemente, algunos trabajarían en las labores de producción de la vid.

Otros ejemplos de la presencia de esclavos en el paisaje vitivinícola es el inventario de los bienes de Santiago Vásquez en 1772, que posee una viña aparronada que no da cuenta de la cantidad de plantas, pero que sí tiene producción al contabilizar "30 @ de vasija sin embrear algunas tinajas, (...) un cañón viejo de sacar aguardiente de fierro quebrado, (...) 2 lagares de a un cuero, (...) 5 pailas de unas 4 a 5 @"²¹. Además posee "una mulata esclava, (...) un mulato llamado Pedro, (...) una mulatilla llamada María, (...) otra mulatilla esclava llamada María Rosa"²².

Las explotaciones vitivinícolas eran pequeñas o medianas y, por ende, tenían pocos esclavos. En el Maule en la segunda mitad del siglo XVIII, en 77 de los establecimientos revisados en la investigación de Lacoste, que estaban dedicados a la vitivinicultura, contenían sólo 33 esclavos (Lacoste, 2006). Ello explica que su presencia era importante en la vitivinicultura, pero que al mismo tiempo al ser la producción artesanal y escasa de recursos, existían menos esclavos que en otras regiones más ricas.

²⁰ AN, FJC, vol. 2. pza 4, f. 1

²¹ AN, FJC, vol. 2. pza 7, f. 10

²² AN, FJC, vol. 2. pza 7, f. 1

Los esclavos realizaron diversos oficios en las haciendas vitivinícolas de Chile, como albañiles, carpinteros, botijeros, en la producción de odres de cuero, toneleros, caldereros y herreros, todas actividades relacionadas con la industria.

En general, la sociedad en torno a la viticultura estaba compuesta por albañiles y carpinteros; botijeros y toneleros; caldereros y herreros, entre otros. Sumándose los trabajadores calificados en el cultivo de la viña: podadores y viticultores, también los transportistas (arrieros y troperos). Una combinación étnica y civil: españoles y criollos; indios y mestizos; negros y mulatos; esclavos y libertos. Todos los cuales eran parte de este escenario y componentes importantes del paisaje vitivinícola.

Conclusiones

La industria de la vid en el partido del Maule fue y es hasta el día de hoy, una de las actividades económicas más importantes, y se localizó en el centro y el sur de la región, con una mayor cantidad de viñas en Cauquenes, lo que contrasta con una concentración de las bodegas en y alrededor de Talca.

El papel de los viñateros fue protagónico en Cauquenes. Fueron viñateros sin bodega, que disponían de una pequeña propiedad que no superaba las 2.000 plantas de vid. Su producción era más modesta y artesanal, pero a pesar de esta condición, sus vinos fueron muy apetecidos en todo el Reino. Por ende, los viñateros no sólo fueron protagonistas de la vitivinicultura en Cauquenes, sino que en todo el territorio de Chile colonial.

Sus características geográficas hacen de esta zona un paisaje particular, en el cual los ríos y el Camino Real fueron un eje central para las comunicaciones, generando una dinámica especial en el transporte. La mayor pluviometría también modeló una arquitectura distinta de la que puede apreciarse en el norte y centro de Chile. La tierra cruda ya no era el material de construcción por excelencia, complementándose con piedras, madera y ramas de árboles.

La ganadería, la fruticultura, y otras actividades relacionadas, como la curtiduría, herrería y carpintería, son tareas propias de este escenario. La ausencia de bodegas, la pequeña producción vitivinícola, la presencia de esclavos negros en el trabajo de las viñas y los arrieros en sus mulas, albergan este paisaje particular y característico de la zona. Un mundo envuelto entre ríos, capillas, cercas de madera y ramas.

Natalia Soto. "La construcción del paisaje del vino en el Valle Central de Chile: Cauquenes, 1700-1850"/ "The wine landscape construction in the Central Valley of Chile: Cauquenes, 1700-1850" *RIVAR* Vol. 2, N° 4, ISSN 0719-4994, IDEA-USACH, Santiago de Chile, enero 2015, pp.71-87

Bibliografía

Aranda, Marcela, Lacoste, Pablo, Matamala, Jorge, Premat, Estela, Quinteros, Katherine, Soto, Natalia, Gaete, Jocelyn, Rivas, Javier, Solar, Mario. "Pisada de la uva y lagar tradicional en Chile y Argentina (1550-1850)". *Atenea* 503, (Concepción, 2011): 39-81.

Asselot, Pierre. "El paisaje del vino". *ARQ*, julio, N° 54 (Santiago de Chile, 2003): 56-61

Barros Arana, Diego. *Historia General de Chile*. Santiago de Chile, Editorial Universitaria, Centro de Investigaciones Diego Barros Arana, 2001.

"Carta del Paisaje Mediterráneo". Sevilla 1992. [En línea]. http://www.juntadeandalucia.es/medioambiente/site/ima/menuitem.5893969315ab596f7bbe6c6f5510e1ca/?vgnextoid=71e67566029c0210VgnVCM1000001325e50aRCRD&vgnnextchannel=64cb4906f451b210VgnVCM2000000624e50aRCRD&lr=lang_es (Consultado 25-09-2014).

Carvalho Goyeneche, Vicente. "Descripción histórico-geográfica del Reino de Chile" en *Colección de historiadores de Chile y documentos relativos a la historia nacional*, Tomo X. Santiago, Imprenta de la Librería El Mercurio, 1876.

Cobos, María Teresa. *La división político-administrativa de Chile, 1541-1811*. Santiago, Universidad Católica de Valparaíso, 1989.

Correa Vergara, Luis. *Agricultura Chilena* Tomos I y II. Santiago, Imprenta Nascimento, 1938.

Couyoumdjian, Juan Ricardo. "Vinos en Chile desde la Independencia hasta el fin de la Bellé Époque", *Historia* 39, Vol. I (Santiago, junio 2006): 23-64

Del Pozo, José. *Historia del vino chileno*. Santiago, Editorial Universitaria, 2004.

Donoso, Ricardo. *El marqués de Osorno, don Ambrosio Higgins 1720-1801*. Santiago de Chile, Universidad de Chile, 1941.

Drago, Guillermo. *Historia de Rancagua*. Rancagua, Intendencia VI Región, 1994.

Duhart, Frédéric. "Reflexiones desde la eco-antropología sobre el terroir", *Mundo Agrario* 11(22) (Buenos Aires, 2011): 1-17.

Echaíz, León. "Leyenda y tradición del río Mataquito" en *Curicó 250 años de historia*. Talca, Editorial de la Universidad de Talca, 1993: 71-78.

Elías, Luis Vicente. "El turismo del vino. Otra experiencia del Ocio". *Estudios de Ocio* N° 30, Bilbao, Editorial de la Universidad de Deusto, 2006: 1- 257.

Espinoza, Enrique. *Jeografía descriptiva de la República de Chile: arreglada según las últimas divisiones administrativas, con los territorios anexados y en conformidad al censo jeneral de la República levantado el 26 de noviembre de 1885*. Santiago: Impr. i Encuadernación Barcelona, 1892.

Natalia Soto. "La construcción del paisaje del vino en el Valle Central de Chile: Cauquenes, 1700-1850"/ "The wine landscape construction in the Central Valley of Chile: Cauquenes, 1700-1850" *RIVAR* Vol. 2, N° 4, ISSN 0719-4994, IDEA-USACH, Santiago de Chile, enero 2015, pp.71-87

Gay, Claudio. *Historia física y política de Chile, Agricultura, Tomo II*. Santiago, Centro de Investigaciones Diego Barros Arana, 2009.

Guevara, Tomás. *Historia de Curicó*. Santiago de Chile, Editorial Andujar, 1997.

Góngora, Mario. "Vagabundaje y sociedad fronteriza en Chile (siglos XVII a XIX)". *Cuadernos del Centro de Estudios Socioeconómicos* N° 2, Universidad de Chile, Facultad de Ciencias Económicas, 1966: 1-41.

Guarda, Gabriel. *Historia Urbana del Reino de Chile*. Santiago, Editorial Andrés Bello, 1978.

Lacoste, Pablo. "Carretas y transporte terrestre bioceánico: la ruta Buenos Aires-Mendoza en el siglo XVIII". *Estudios Iberoamericanos*, Vol. 31 (1) (Rio Grande do Sul, 2005): 7-34.

Lacoste, Pablo. "Viñas y vinos en el Maule colonial (Reino de Chile, 1700-1750)". *Universum* 21 (1) (Talca, 2006): 48-67.

Lacoste, P.; Aranda, M.M.; Castro, A.; Quinteros, K.; Soto, N.; Gaete, J.; González, R.; Rivas, J.; Solar, M. "Variedades de uva en Chile y Argentina (1550-1850). Genealogía del torrontés". *Mundo Agrario. Revista de Estudios Rurales*, Vol. 10, n° 20, primer semestre de 2010. [En línea] ISSN 1515-5994. <http://www.mundoagrario.unlp.edu.ar/numeros/no-20-1er-sem-2010/variedades-de-uva-en-chile-y-argentina-1550-1850-genealogia-del-torrontes> (Consultado 30-05-2014)

Lacoste, Pablo; José Antonio Yuri; Marcela Aranda; Amalia Castro; Katherine Quinteros; Mario Solar; Natalia Soto; Cristian Chávez, "Variedades de Pomáceas (Chile y Cuyo 1700-1850). *Idesia* [en línea], vol. 29, n.1 (Santiago, 2011): 91-97. ISSN 0718-3429. <http://www.scielo.cl/pdf/idesia/v29n1/art12.pdf> (Consultado 30-05-2014)

Lorenzo, Santiago. *Origen de las ciudades chilenas: las fundaciones del siglo XVIII*. Santiago, Editorial Andrés Bello, 1986.

Mayorga, Marcelo. "La tradición de la producción artesanal de aguardiente en Cauquenes, 1771-1821". *RIVAR* 1 (2) (Santiago, 2014): 55- 70.

Maino, Valeria. *La navegación del Maule. Una vía de conexión con el exterior, 1794-1898*. Editorial de la Universidad de Talca. Talca, 1996.

Muñoz, Juan Guillermo. "Las viñas y el vino de Colchagua en el siglo XVII". *Boletín de la Academia Chilena de la Historia*, LXVII, 110 (Santiago de Chile, 2001): 165-204.

Muñoz, Juan Guillermo. "La viña de Quilicura en el Reino de Chile, 1545-1744". *Universum* 20(2) (Talca, 2005): 34-41.

Muñoz, Juan Guillermo. "Vinos malos, buenos y excelentes en el Reino de Chile". *Estudios Avanzados* 18 (Santiago de Chile, 2012): 163-175.

Opazo Maturana, Gustavo. *Historia de Talca, 1742-1942*. Talca, Imprenta Universitaria, 1942.

Natalia Soto. "La construcción del paisaje del vino en el Valle Central de Chile: Cauquenes, 1700-1850"/ "The wine landscape construction in the Central Valley of Chile: Caquenes, 1700-1850" *RIVAR* Vol. 2, Nº 4, ISSN 0719-4994, IDEA-USACH, Santiago de Chile, enero 2015, pp.71-87

Pinto, Sonia. *Vías y medios de comunicación en Chile durante el siglo XVIII: el camino Santiago Valparaíso y su tráfico*. Santiago de Chile, Universidad de Chile, 1976.

Pissis, Pedro José Amado. *Geografía física de la República de Chile*. París, Instituto Geográfico de París, 1875.

Risopatrón, Luis. *Diccionario Jeográfico de Chile*. Santiago de Chile, Imprenta Universitaria, 1924.

Sánchez, J. "Los caminos y el transporte terrestre durante el reinado de Isabel La Católica, en su quinto centenario". *Revista de Obras Públicas*, 3.452 (Santiago de Chile, 2005):41-52.

Silvestri, Graciela y Fernando Aliata. *El paisaje como cifra de armonía*. Buenos Aires, Ediciones Nueva Visión, 2001.

Urizar Garfias, Fernando. *Estadísticas de la República de Chile, Provincia del Maule, Tomo I*. Santiago, Imprenta de los Tribunales, 1845.

Villalobos, Sergio, (comp.). *Historia de la Ingeniería en Chile*. Santiago de Chile, Editorial Hachette, 1990.

RECIBIDO: 10-05-2014

ACEPTADO: 20-10-2014