EL TRANSPORTE TERRESTRE EN EL PERÚ VIRREINAL: TRAJINANDO LA HOJA DE COCA Y OTROS EFECTOS DE LA TIERRA Y DE CASTILLA (SIGLOS XVI-XVIII)

ENRIQUE ORCHE GARCÍA

VIGO, 2025

Para bajar a los valles de la coca donde están los pueblos de Challapampa, Pilcopata, Avisca, Tono y otros, se baja una cuesta de cinco leguas que pone grima mirarla, y el camino por ella dando muchas vueltas como un caracol de una parte a otra, porque de otra suerte es imposible.
(Antonio Vázquez de Espinosa, carmelita, hacia 1620)

Portada:

Fondo con recua

PHILIPPI, R.A. “Chañaral de las Ánimas (1860)”. En *SANHUEZA, C. La tradición arriera de Atacama (siglo XIX)*. En *ALDUNATE, C. (Ed.) Atacama*. Santiago de Chile. 2012. Pág. 243. Modificada**.**

Dibujo de arriero:

MONNIER, M. *De los Andes hasta Pará*. Lima. 2005. Pág. 117.

Cenefa de hojas de coca:

https://stock.adobe.com/es/search/images?filters%5Bcontent_type%3Aphoto%5D=0&filters%5Bcontent_type%3Aillustration%5D=0&filters%5Bcontent_type%3Azip_vector%5D=1&filters%5Bcontent_type%3Avideo%5D=0&filters%5Bcontent_type%3Atemplate%5D=0&filters%5Bcontent_type%3A3d%5D=0&filters%5Bcontent_type%3Aaudio%5D=0&filters%5Binclude_stock_enterprise%5D=0&filters%5Bis_editorial%5D=0&filters%5Bcontent_type%3Aimage%5D=1&k=hojas&order=relevance&search_page=2&get_facets=0&search_type=pagination&asset_id=501955198. Consultada el 8 de octubre de 2024.

Esquema de hojas de coca:

https://es.vecteezy.com/arte-vectorial/47652773-realista-hermosa-hojas-ilustracion. Consultada el 8 de octubre de 2024.

Autor: Enrique Orche García
Editor: El Autor
ISBN: 978-84-09-68935-4
Derechos de Copyright: Autor. Prohibida la venta. La información contenida en este documento puede ser reproducida total o parcialmente, siempre y cuando se mencione la fuente de origen

ENRIQUE ORCHE GARCÍA

EL TRANSPORTE TERRESTRE EN EL PERÚ VIRREINAL: TRAJINANDO LA HOJA DE COCA Y OTROS EFECTOS DE LA TIERRA Y DE CASTILLA (SIGLOS XVI-XVIII)

VIGO (ESPAÑA)

2025

Dedicado a Pilar, David, María Pilar, Carlos, Andressa y Pablo, con cariño

Í N D I C E

Pág.

Agradecimientos
Prólogo
1 1. Introducción
3 2. Los cargadores indígenas
11 3. Las vías de comunicación
11 3.1. Introducción
12 3.2. Los caminos reales
14 3.3. Características de los caminos
33 4. Los caminos virreinales
33 4.1. La red general de caminos incas o Qhapaq Ñan
36 4.2. Las grandes rutas de transporte
38 4.3. Camino de Cuzco a La Plata y Potosí
48 4.4. Caminos de Cuzco a Lima
52 4.5. Camino de Cochabamba a La Plata y Potosí
61 4.6. Camino de La Plata y Potosí a Buenos Aires
61 4.6.1. Introducción
66 4.6.2. De Buenos Aires a Salta y Jujuy
74 4.6.3. De Salta y Jujuy a La Plata y Potosí
79 4.7. Las rutas del azogue a Potosí
79 4.7.1. Introducción
81 4.7.2. Los envases del azogue
84 4.7.3. Ruta de transporte de Huancavelica a Potosí por vía terrestre en la etapa inicial
85 4.7.4. Ruta de transporte mixta marítima terrestre de Huancavelica a Potosí vía Quilca
86 4.7.5. Ruta de transporte mixta marítima terrestre de Huancavelica a Potosí vía Arica
86 4.7.5.1. Ruta de Huancavelica a Chincha y Tambo de Mora
88 4.7.5.2. Ruta de Chincha-Tambo de Mora a Arica
89 4.7.5.3. Ruta de Arica a Potosí
97 4.7.6. Ruta de transporte de Buenos Aires a Potosí
97 4.8. Las rutas de la plata
97 4.8.1. Los envíos iniciales por Arequipa y Quilca
103 4.8.2. Ruta de Potosí a El Callao por Arica
112 4.8.3. Rutas de transporte a partir de la creación del virreinato del Río de la Plata
115 4.9. La ruta del pescado Cobija a Potosí
121 4.10. Caminos del Nuevo Reino de Granada
121 4.10.1. Introducción
123 4.10.2. Las áreas cocaleras, sus mercados y rutas de distribución
133 4.10.3. La distribución de la sal
136 4.10.4. Los caminos neogranadinos
136 4.10.4.1. Aspectos generales
140 4.10.4.2. Los caminos iniciales. Situación al final de la época

virreinal
157 4.10.4.3. Camino de Bogotá a Tunja
164 4.10.4.4. Ciudad y puerto de Honda
171 4.10.4.5. Camino de Honda a Bogotá
181 4.10.4.6. Camino de Bogotá a Quito
181 4.10.4.6.1. Ruta oriental (por el Quindío)
187 4.10.4.6.2. Ruta occidental (por Guanacas)
190 4.11. Estado de las vías de comunicación
209 4.12. Problemas climatológicos
212 4.13. Efectos de los terremotos
215 5. Medios de transporte: los animales llevados desde España
215 5.1. Introducción
216 5.2. Animales de carga españoles: caballos, asnos y mulas
217 5.2.1. Los primeros animales: viajes de Colón y otros (1494-1504)
234 5.2.2. Política ganadera y distribución del ganado en los distintos territorios
254 5.2.3. El ganado mular se convierte en la base del transporte terrestre
254 5.2.3.1. Introducción
261 5.2.3.2. Cría de mulas en Córdoba
266 5.2.3.3. Cría de mulas en Buenos Aires y Santa Fe
269 5.2.3.4. Traslado de las mulas de Buenos Aires a Córdoba y Salta para su engorde (invernada) y venta con destino Perú
271 5.2.3.5. Traslado de las mulas de Córdoba a Salta, Jujuy y San Miguel de Tucumán para su engorde (invernada) y venta con destino Perú
288 5.2.3.6. Viaje de las mulas de Salta a Potosí
291 5.2.4. El negocio de las mulas a finales del periodo virreinal
297 6. Animales de carga autóctonos: las llamas
297 6.1. Origen, tipos y cambios evolutivos de los camélidos
301 6.2. Domesticación de los camélidos
306 6.3. Primeras descripciones de los españoles y europeos
326 6.4. Enfermedades de los camélidos: la sarna
331 6.5. Los camélidos y las cargas
339 6.6. Las llamas como animales de silla
345 7. La arriería en los Andes
345 7.1. El transporte con llamas
358 7.2. El transporte con mulas
358 7.2.1. Introducción
362 7.2.2. La arriería
372 7.2.3. Los fletes
374 7.2.4. Otros (alcabala, duración del viaje)
377 8. El trajín de la coca
377 8.1. Introducción
377 8.2. Producción de hoja de coca
378 8.2.1. Producción en Tunja (Nuevo Reino de Granada)

380 8.2.2. Producción en Cuzco, La Paz y Cochabamba
382 8.3. Consumo de hoja de coca
391 8.4. A modo de resumen sobre la producción y consumo de hoja de coca
393 8.5. Los envases de la hoja de coca
397 8.6. Transporte de los cocales a los almacenes de la sierra
397 8.6.1. Los almacenes serranos
399 8.6.2. De los cocales a los almacenes: los caminos
399 8.6.2.1. Caminos de los yungas del Cuzco
405 8.6.2.2. Camino Paucartambo-Chimur-Amparaes-Calca- Cuzco
408 8.6.2.3. Camino Pucartambo-Colquepata-Pisac-Cuzco
408 8.6.2.4. Caminos de los yungas de La Paz
413 8.6.2.5. Caminos de los yungas de Cochabamba
416 8.7. El transporte regional
419 8.8. Peculiaridades del transporte
423 8.9. Carnereros y empresarios del transporte
432 8.10. Los arrieros
441 8.11. Los fletes
443 9. Bibliografía
443 9.1. Fuentes primarias
456 9.2. Fuentes secundarias
477 9.3. Páginas electrónicas

AGRADECIMIENTOS

El autor desea expresar su agradecimiento a las personas que han facilitado enormemente la redacción de este trabajo.

En primer lugar, mi particular reconocimiento y gratitud a mi esposa, María Pilar Amaré, por su largo y continuado aliento, su ayuda infatigable en la lectura de manuscritos, sus enriquecedoras sugerencias y la revisión crítica del texto.

Una mención especial a Teresita Aboal, María Jesús García, Beatriz Tizón, Celsa Fernández, Primi Blas y Charo Pascual, bibliotecarias de la Biblioteca Central de la Universidad de Vigo en el Campus Lagoas-Marcosende, por su paciente y perseverante captación de libros y documentos, cualquiera que fuese su localización, y por su amable colaboración en el día a día durante el largo proceso de elaboración del texto.

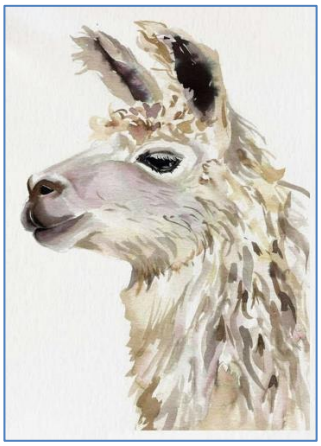
Gracias, igualmente, al Dr. Nicanor Domínguez Faura, historiador peruano, por proporcionarme generosamente bibliografía de gran interés.

Mi agradecimiento, también, a la institución iberoamericana Ciencia y Tecnología para el Desarrollo (CYTED) por las facilidades dadas para presentar mis trabajos en los eventos que patrocinó en Sudamérica, y por la posibilidad de conocer de primera mano algunos lugares, archivos e historias que están en el trasfondo de este trabajo.

No puedo olvidar a la Sociedad Española para la Defensa del Patrimonio Geológico y Minero (SEDPGYM) que, a través de sus congresos y en su revista De Re Metallica siempre me ha permitido divulgar mis ideas y propuestas.

Finalmente, mi gratitud a las plataformas Academia.edu y Dialnet, por acoger la versión digital de este trabajo.

A todos ellos, muchas gracias.



Los protagonistas de la arriería[1]

[1] Asno: https://i.pinimg.com/originals/be/2a/e3/be2ae36f0fd59bf51a88b5e8b15b7bdc.jpg.
Llama: https://i.pinimg.com/originals/de/51/74/de51743df2a96669b7c1e2a7bcc1d24c.jpg.
Arriero: RUGENDAS, J.M. *Arriero.* https://www.surdoc.cl/registro/2-1461.
Mula: https://i.pinimg.com/originals/e2/dd/2e/e2dd2eeb7fe1db4978ef77fbcadd8afb.jpg.
Caballo: https://i.pinimg.com/originals/41/94/d2/4194d2ff9db1bb5372492eda118d266b.jpg.
Todas: Consultadas el 15 de octubre de 2024. Modificadas.

PRÓLOGO

Este trabajo forma parte de un amplio estudio general sobre la hoja de coca en la época prehispánica y virreinal que está en proceso de elaboración. Da continuidad a los siete primeros volúmenes editados hasta ahora:

2022. La coca, una planta singular. Cualidades del oro verde de la América meridional.

2023. Trabajar con el diablo. El Tío de las minas bolivianas.

2023. La hoja de coca en las culturas preincaicas e incaica.

2023. Legislación sobre la hoja de coca en el Perú virreinal.

2023. Textos seleccionados sobre la hoja de coca en el Perú virreinal y republicano temprano.

2024. La hoja de coca y la Iglesia en el Perú virreinal.

2024. Tasas, alcabalas y hoja de coca en el Perú virreinal (siglos XVI-XIX).

El siguiente volumen de la serie, que se presenta seguidamente, aborda el tema del transporte terrestre en el área andina en general, y de la hoja de coca en particular, desde los cocales a los centros de distribución y consumo. Posteriormente, se incorporarán nuevos estudios sobre el denominado "oro verde de los Andes" en este mismo período, en su sentido más amplio (ubicación de cocales, cultivo, producción y consumo de hoja de coca, minas, etc.), con objeto de proporcionar una visión todavía más amplia del singular mundo que, en el pasado prehispánico y virreinal, ha rodeado a esta planta.

Estas investigaciones tienen su origen en diversos viajes realizados por el autor a Bolivia entre 2001 y 2014 para tratar cuestiones profesionales relacionadas con la enseñanza superior y la práctica de la minería. Durante mis estancias en La Paz, Oruro, Sucre y Potosí pude apreciar los positivos efectos de la infusión de coca sobre el soroche, o mal de altura, de tal modo que un mate caliente llegó a ser mi forma particular de empezar el día. Sin embargo, cuando realmente valoré la influencia positiva de la hoja fue observando sus efectos en los mineros; en Potosí comencé a entender los múltiples significados que para ellos tenía, no sólo como sustancia estimulante sino también como elemento fundamental en muchos aspectos de su vida.

Así pues, las visitas efectuadas a las explotaciones subterráneas de las cooperativas mineras que todavía extraen minerales del Cerro Rico de la villa imperial de Potosí, y el uso generalizado de la coca en la región, especialmente en los trabajos mineros, hicieron germinar la idea de estudiar la importancia que esta planta tuvo en el día a día de la vida de la población andina durante la época virreinal. En este volumen se aborda el importante asunto del transporte terrestre en el área cordillerana y, en particular, de la hoja de coca en los largos viajes por el territorio; fue un negocio floreciente para muchos arrieros y criadores de ganado, tanto de los entonces llamados carneros de la tierra (llamas) como de las mulas importadas o criadas por los españoles. En términos generales, el transporte terrestre fue decisivo para la articulación de los múltiples aspectos sociales, políticos y económicos del virreinato; más concretamente, el trajín de la coca afectó a buena parte de la población del virreinato del Perú (en su más amplio sentido territorial) y, posteriormente, a la del Río de la Plata cuando se desgajó de él, ya que los usuarios de la hoja eran muchos y dedicados a ocupaciones muy variadas. Mediante este trajín, la hoja llegó a los centros mineros, en donde era consumida de forma habitual por los nativos. Sin coca no había plata por lo que su traslado desde los lejanos cocales era asunto de vital importancia para garantizar el suministro continuado.

Igualmente, se empleaba en otros trabajos, como los agropecuarios, y formaba parte de muchos rituales que los nativos llevaban a cabo como expresión externa de su cosmovisión.

Para informarme cumplidamente del tema busqué bibliografía especializada pero no pude encontrar un texto que resolviera suficientemente las dudas sobre los múltiples aspectos del transporte terrestre en tan amplia región y que, además, tratara amplia y específicamente el trasiego de la hoja de coca; por lo dicho, me propuse recoger cuanta información pudiera ayudarme a comprender estas cuestiones.

A medida que la búsqueda fue proporcionando resultados, se evidenciaba con más fuerza la complejidad del trajín andino y que la coca era una planta con amplísimas connotaciones socioeconómicas cuyo estudio pasaba por investigar una problemática que cada vez se extendía a más y más campos. De esta forma, mi trabajo fue ampliándose, hasta el punto de que la abundancia de material bibliográfico que fue llegando poco a poco a mis manos me hizo esbozar la idea de realizar un estudio temático sobre este asunto tan diverso y complejo.

En estos momentos en que una buena parte de la sociedad de los países más desarrollados muestra una visión muy parcial de la utilización de la hoja de coca, ofreciendo un panorama demoníaco y condenatorio de la misma, es necesario presentar otra mirada más cercana a la experiencia y realidad cotidiana de algunos países sudamericanos en los que su uso ha sido y es primordial empleándose tradicionalmente desde tiempos muy remotos. En ellos, la coca ha tenido y sigue teniendo una importancia económica, histórica, medicinal, mística y social que no puede obviarse; es más, ciertamente, gran parte de los usos, costumbres, creencias, comportamientos, forma de trabajo, sentimientos, etc., apreciados en la vida antigua de la población andina siguen vigentes, aunque con pequeñas modificaciones, en la actual sociedad indígena del altiplano. En esta descripción, se pretende mantener una posición neutra y objetiva, contando los hechos como los han relatado sus autores materiales, sin efectuar juicios de valor.

Para finalizar, querría indicar que mi condición de ingeniero de minas ha influido en el tratamiento formal del tema y en el lenguaje utilizado, dándole una visión quizás algo distinta de lo generalmente acostumbrado en los artículos de índole puramente histórica.

Vigo, 15 de julio de 2025.

Enrique Orche García

1. INTRODUCCIÓN

El presente trabajo constituye una sustancial ampliación de la investigación publicada hace diez años por el autor en una revista especializada sobre el trajín de la hoja de coca[2]. En esta ocasión el estudio se ha extendido a los medios de transporte terrestre en la zona andina, entre Colombia y Tucumán y en las llanuras del Río de la Plata, tan necesarios para el desarrollo y articulación del territorio aunque, en una segunda parte, se ha incidido expresamente en el trasiego de la hoja, uno de los productos más demandados y valorados por los indígenas. Sin su concurso no se habrían obtenido las cantidades de metales preciosos que, llevadas a España, cambiaron el orden económico mundial en el siglo XVI. La coca fue también ineludible para el trabajo agrícola o cualquier otro que exigiera un mínimo de esfuerzo físico, por no hablar de su importante incidencia en la vida espiritual de los nativos. Dada la distancia de los cocales a los centros de consumo, el traslado entre ellos supuso una actividad comercial de gran significación en la vida económica del Perú virreinal, en su sentido territorial más amplio, involucrando a las regiones que hoy forman Colombia, Ecuador, Perú, Bolivia, Chile y Argentina.

En el estudio general que se plantea se pasa revista a los distintos elementos que intervinieron en el tráfico terrestre tales como, inicialmente, la carga a hombros de los nativos, los caminos que recorrían, los medios de transporte utilizados como alternativa, fueran llamas o mulas, y cómo llegaron a convertirse en elementos tan preciados y necesarios; se dedica atención, igualmente, a los arrieros y empresarios transportistas que organizaban la distribución de las mercancías, y se comentan aquellos aspectos colaterales que iban apareciendo a medida que la descripción profundizaba, tales como los problemas climatológicos y los efectos de los terremotos.

Habida cuenta de que, en el siglo XVI, el negocio de la coca fue el segundo en importancia tras el minero, las rutas de transporte estaban influenciadas, en gran medida, por el trasiego entre los cocales y los puntos de destino de las hojas; indudablemente, estas rutas fueron empleadas para distribuir el resto de productos vitales para el virreinato, como telas, alimentos, artículos llevados desde España, vinos, aceites, los propios animales de carga, minerales, plata, azogue, etc. Por tanto, los caminos principales partían, terminaban o discurrían por o cerca de las zonas de producción de hoja de coca, entre las que se destacan las siguientes:

- Perú (Cuzco, Vitoc, Quivi).
- Bolivia (La Paz, Cochabamba).
- Ecuador (Chota-Mira, Guayllabamba, Baeza).
- Colombia (Chicamocha, Fusagasugá, Timaná, Pasto).
- Argentina (Tucumán).

El traslado del mercurio de Huancavelica a Potosí, de la plata de aquí a Arica, o del pescado de Cobija a la villa imperial abrieron nuevas rutas o aprovecharon las preexistentes para dar cobertura a un tráfico diverso y cambiante.

Las rutas que unían los cocales con los centros de distribución de la hoja primero, y del resto de mercancías posteriormente, fueron las más transitadas. Una red de caminos de menor importancia articulaba estos centros con las poblaciones y lugares situados en su periferia. Con el tiempo quedaron establecidas y consolidadas largas rutas comerciales, como la de Lima a Bogotá y

[2] ORCHE, E. "Transporte de coca desde los cocales de Paucartambo (Cuzco) a las zonas mineras del Alto Perú en los siglos XVI y XVIII. I. De los cocales a los almacenes de Paucartambo". *De Re Metallica.* Nº 21. 2013. Págs. 25-36; (2) ORCHE, E. "Transporte de coca desde los cocales de Paucartambo (Cuzco) a las zonas mineras del Alto Perú en los siglos XVI y XVIII. II. De los almacenes de Paucartambo a Potosí". *De Re Metallica.* Nº 22. 2014. Págs.31-45

Caracas, o las que llevaban desde la capital peruana y desde Cuzco hasta Buenos Aires, vía La Plata y Potosí. La información proveniente de ellas es muy dispar; las principales, y las que generaron más atención y, por tanto, más documentación, fueron las que involucraban a la villa imperial potosina, la capital cuzqueña, La Paz, Cochabamba y al Río de la Plata.

Entre los caminos de rango secundario pero no por ello menos importante pueden citarse los que conducían desde los tropicales campos de coca hasta los almacenes en la sierra, en donde las hojas se guardaban protegidas para que mantuvieran sus propiedades hasta que eran enviadas a su punto de destino. Estos caminos, en sí mismos, constituyen elementos de gran interés para comprender las dificultades y riesgos que involucraba el cultivo y transporte inicial de la hoja.

Por las razones aducidas, este trabajo se ha estructurado en dos partes bien definidas: la primera describe el transporte en general a escala del virreinato; la segunda, el trajín específico de la hoja de coca, ya que existe suficiente información para darle entidad propia.

En el primer caso, el tratamiento de las distintas zonas no es uniforme; por ejemplo, los cocales y los caminos asociados a ellos en el Nuevo Reino de Granada (aproximadamente la actual Colombia) no se han divulgado en la misma medida que aquellos otros situados más al sur, como son los de los actuales Perú y Bolivia. Además, el acceso al interior del territorio neogranadino tuvo que hacerse por la vía fluvial del río Magdalena a la vista de las dificultades orográficas y climáticas y de las densas selvas que debían cruzarse. Por estas razones, se ha aprovechado la información recopilada para redactar un capítulo más largo que el promedio a fin de informar sobre las peculiaridades de las rutas de acceso y de los caminos neogranadinos que les daban servicio al comercio interno del que formaba parte la hoja. Las circunstancias, además, eran distintas del resto: siendo los campos de coca de pequeño tamaño y producción, el consumo de hoja fue meramente local y su circulación tuvo escasa relevancia a falta de grandes minas en donde pudiera consumirse; la bonanza del clima y la abundancia de trabajadores negros en las explotaciones mineras, poco o nada proclives a tomarla, constituyeron otros condicionantes que restringieron su distribución y uso. No obstante, el trajín de la coca neogranadina tuvo su importancia en la vida de las comunidades del altiplano cundiboyacense, la zona más próspera del Nuevo Reino, lo que justifica concederle una atención preferente.

2. LOS CARGADORES INDÍGENAS

La costumbre prehispánica de transportar a hombros los fardos de unos puntos a otros tuvo continuidad en la época virreinal (Figura 2.1)[3]. Esta costumbre fue especialmente mantenida en el Nuevo Reino de Granada donde, según Pedro Simón:

> *porque como a los principios no había caballos, mulas ni otros jumentos con que trajinar las mercancías, frutos de la tierra y otras cosas de una parte a otra, ellos servían de esto, cargando todo lo que era menester sobre sus hombros; y fue esto con tanto exceso en toda la tierra que se iba conquistando, en especial en este Nuevo Reino, que enviaban los conquistadores desde él arrias o recuas de ciento y doscientos indios, más de setenta y ochenta leguas, a las desembarcaciones que se hacían en las riberas del rio Grande de la Magdalena, para que subieran en sus hombros a este Reino todo lo que se traía de Castilla, como eran botijas de vino, de que cada uno cargaba la suya, que pesa más de dos arrobas, hierro, fardos y otras cargas, que no fue su pequeña destrucción por las muertes que se siguieron de muchos por los intolerables trabajos de las cargas, asperísimos, pantanosos y mal sanos caminos y no ser poco el tiempo que duró esto, hasta que hubo caballos y mulas y se fundó la Real Audiencia en esta ciudad de Santafé, que en amparo de los indios prohibió estos viajes con graves penas, poniendo tantas veras en que se guardara, que a cierto conquistador y encomendero que tenía ciertas botijas de vino en uno de estos puertos, y no teniendo caballos con qué traerlas, y metiendo petición en la Real Audiencia que se le diese licencia para enviar por ellas a algunos de los indios de su encomienda, porque era viejo y flaco de estómago, se le respondió no haber lugar de darla y que bebiera agua si no tenía otro modo de traerlas*[4].

Pero es que en el Nuevo Reino ¡no había animales de carga! Volviendo con Simón, el fraile decía:

> *Acerca de esto he advertido una cosa digna de consideración: que habiendo hallado en estas Indias muchos animales bravos, tigres, leones, osos, zorras y otros así de poco o ningún provecho para los hombres, y dificultosos de venir a estas tierras y de traerlos los hombres desde donde paró el arca de Noé, no se hayan hallado de ninguna manera en toda esta Tierra Firme, ni en la Nueva España ni islas, caballo, burro, camello, dromedario, elefante, vaca ni otro ningún animal de carga, con ser tan fáciles de llevar y traer a todas partes y tan de provecho para el servicio del hombre; porque las ovejas y carneros del Perú, aunque las cargan ahora con algunas medias carguillas, y sirven de arrias, pienso fue industria de los españoles; porque antes todos los indios cargaban en sus hombros todo lo que tenían necesidad*[5].

Una real cédula de 3 de noviembre de 1536 autorizaba a que los indios llevasen ciertas cargas debido a la ausencia de bestias y a la necesidad de los españoles de trasladarse de unos lugares a otros para sus negocios. Si eran viajes que, por su carga, precisaban de un caballo, se permitía tomar cuatro indios, y si eran a pie, sólo dos, asignándoseles un salario proporcionado al peso que llevarían, con tal de que éste no excediese de arroba y media (17 kg aproximadamente) y no lo llevasen más de una jornada[6]. Año y medio después, el 30 de abril de 1538, Francisco Pizarro, haciendo referencia a dos cédulas reales de 7 de julio y de 3 de noviembre de 1536, emitió las ordenanzas sobre las cargas que se permitía imponer a los indios, cuyo artículo III decía:

> *Y porque sería molestia y gran trabajo y carga para los dichos indios llevar más de un arroba de peso y el bastimento que el indio ha menester para su camino, mandan que ninguna persona sea osado de echar a los dichos más de una arroba* (11,5 kg) *de peso y la comida de los dichos indios, so pena que haya perdido y pierda la carga o cargas que más pesaren, el valor de las cuales sea la mitad para la Cámara y Fisco de Su Majestad y la otra mitad para el que lo acusare y el juez que lo sentenciare, y que paguen a los dichos indios su trabajo en chaquira o en coca o*

---

[3] SERRERA, R.M. *Tráfico terrestre y red vial en las Indias españolas.* Barcelona. 1992. Pág. 204.
[4] SIMÓN, P. *Noticias historiales de las conquistas de Tierra Firme en las Indias Occidentales*. Tomo IV. 3ª parte. Bogotá. 1892. Pág. 27.
[5] SIMÓN, P. *Noticias historiales …* Tomo IV. 3ª parte. Págs. 27-28.
[6] Cedulario Índico. Tomo 9. Fol. 149v, nº 260. Archivo Histórico Nacional de Madrid. En *AYALA, M.J. Diccionario de gobierno y legislación de Indias.* Tomo VII. Madrid. 1990. Pág. 246.

en otra cosa que los indios más quisieren y con ellos se concertaren y no de otra manera so la dicha pena aplicada en la forma y manera susodicha[7].

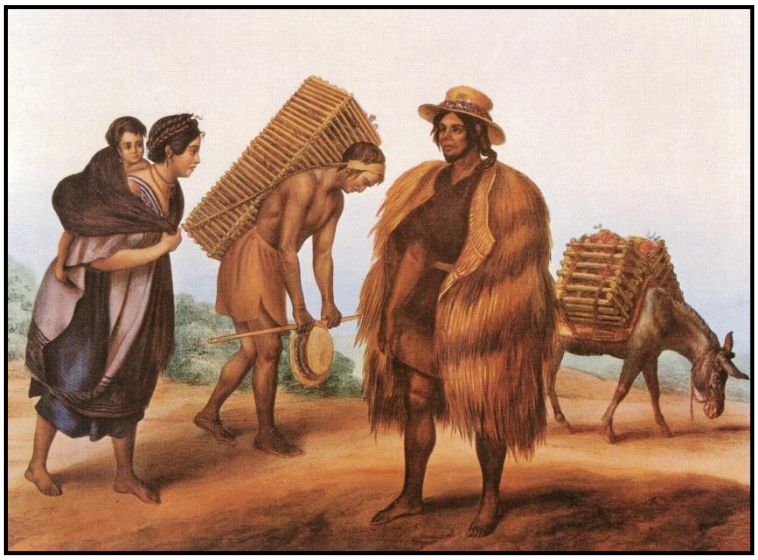


Figura 2.1. Indígena cargador y arriero

Sin embargo, los inmoderados pesos que se hacían llevar a los indios, muy superiores a las autorizadas, pronto fueron denunciados por los daños físicos que les ocasionaban. Por ello, la Corona volvió a insistir en esta cuestión. La ley de 20 de noviembre de 1542 titulada *Lo que se ordena para el Consejo y Audiencias de las Indias y gobernación de ellas y conservación de los indios* (una de las dos Leyes Nuevas de 1542-1543), en su capítulo 24 autorizaba cargar a los nativos sólo bajo muy estrictas limitaciones y siempre con su consentimiento y pagándoles un jornal. Decía la ley:

Ytem mandamos que sobre el cargar de los dichos indios, las audiencias tengan especial cuidado que no se carguen, o en caso que esto en algunas partes no se pueda excusar, sea de tal manera que de la carga inmoderada no se siga peligro en la vida, salud y conservación de los dichos indios, y que contra su voluntad de ellos y sin se lo pagar, en ningún caso se permita que se puedan cargar, castigando muy gravemente al que lo contrario hiciere, y en esto no ha de haber remisión por respecto de persona alguna[8].

Como es bien sabido, estas leyes ocasionaron un gran revuelo en América, especialmente entre los encomenderos del Perú, hasta el punto de que fueron parcialmente derogadas por tres reales provisiones del 20 de octubre de 1545, aunque no en lo tocante a la carga de los indios[9].

A la vista de los abusos cometidos en el transporte a hombros de los nativos, el licenciado Cristóbal Vaca de Castro emitió el 31 de mayo de 1543 unas ordenanzas[10] en las que, entre otras cuestiones, regulaba el modo de cargar a los porteadores y la manera de efectuar el transporte, autorizando un peso máximo de 30 libras (14 kg aproximadamente)[11]. Cada tambo[12] tenía asignado

[7] LOHMANN, G. (Ed.) *Francisco Pizarro. Testimonio, documentos oficiales, cartas y escritos varios.* Madrid. 1986. Pág. 156.
[8] ANÓNIMO. *Las leyes Nuevas de 1542-1543. Ordenanzas para la gobernación de las Indias y buen tratamiento y conservación de los indios.* Sevilla. 1961. Págs. 12-13.
[9] ANÓNIMO. *Las leyes Nuevas* … Pág. 50.
[10] VACA DE CASTRO, C. "Ordenanzas de tambos, distancias de unos a otros, modo de cargar los indios y obligaciones de las justicias respectivas hechas en la ciudad del Cuzco en 31 de mayo de 1543". *Revista histórica.* Vol. III. Trimestre IV. Lima. 1908. Págs. 427-492.
[11] VACA DE CASTRO, C. "Ordenanzas …". Pág. 468.
[12] Tambo: Posada o mesón situado en los caminos. En ellos se proporcionaba comida, descanso y medios

un determinado número de indios que llevaban la mercancía hasta el tambo siguiente, que estaba situado a la distancia que podían recorrer en una jornada, de manera que una vez llegados a éste, los porteadores daban por concluida su labor diaria. Con el nuevo día, otros indios de este segundo tambo llevaban la carga al siguiente y así sucesivamente[13]. Una vez cumplido su cometido, los indios debían retornar descargados a su tambo de origen[14]. Por su trabajo, Vaca de Castro estableció que los porteadores fueran gratificados con un puñado de coca, ají o chaquira de España (abalorios, collares, brazaletes, etc.) que era lo que más valoraban, habida cuenta de la escasez de moneda circulante en esos momentos[15].

Las ordenanzas de Vaca de Castro debían cumplirse con bastante relajo pues, en 1548, el licenciado La Gasca mandó de nuevo que se guardasen y, para ello:

> […] *hizo dar varas de alguaciles a los dueños de los tambos porque ningún caminante se atreviese a los cargar, maltratar ni tomar cosa alguna sino aquello que para comer de paso está tasado, para que prendan a cualquier que excediere lo de la ordenanza y maltratare los indios, y lo envíe al pueblo que más cerca estuviese de españoles; y que para esto, los tamberos alguaciles se ayuden y favorezcan no solo de los españoles más aún de los indios.* […] *Porque de cargar los indios han venido a morir gran número de ellos, que no solamente los llevaban como bestias cargados por montes y valles con excesivos calores y fríos, más aún iban muchos juntos atados y, a la noche, por refrigerio los echaban en un cepo, y caminando así encadenados con sus colleras, en cayendo, de necesidad llevaban tras sí a los otros. Y es cierto haber acontecido algunas veces pasar algún puente de los que hay sobre aquellos grandes ríos y caer uno, y llevando tras sí todos los otros, ahogarse todos; y según afirman los que los vieron, ir un español con una hilera de indios encadenados y cargados hasta reventar, caer uno de cansado y, por no ponerse a abrir la cadena, cortarle la cabeza y hacer ir a los otros delante. Y así, de tan grandes trabajos y crueldades de los españoles, han venido los indios naturales a disminuirse de tal manera que, si no se remediara, no quedará rastro de ellos en el Perú por haberse huido gran parte de ellos y desamparado sus pueblos e ídose a los montes*[16].

Lamentablemente, este mandato de La Gasca pronto fue papel mojado como indica el siguiente texto de Guaman Poma de Ayala, en 1615, momento en que los abusos en ellos volvían a ser notables:

> *Que llega al tambo un español o padre* (cura), *toma un garrote y ni mira si es cacique ni alcalde. Pide mitayo y maíz y huevos, gallinas, hierba, leña y otras menudencias, todo a costa de los indios. De todo lo dicho, por la mañana no se le paga y se va sin pagarle. Y además de eso se les lleva sus mantas o mates con que ellos comen y le pide caballos y lleva indios de guía. Con color de guía le carga y le lleva adelante, dando de palos a los pobres indios*[17].

El propio Guaman dibujó estas situaciones abusivas (Figuras 2.2 y 2.3)[18].

Una real cédula de 1 de junio de 1549 reconocía el fracaso de las Leyes Nuevas respecto de este particular asunto pues se seguía obligando a los indios a llevar cargas inmoderadas, contra su

---

de transporte a los viajeros que eran aportados por las comunidades indias en donde se situaban. Estaban perfectamente organizados en la época incaica y los españoles los retomaron. La distancia entre tambos consecutivos dependía del trazado del camino.

[13] VACA DE CASTRO, C. "Ordenanzas …". Pág. 464-465.

[14] VACA DE CASTRO, C. "Ordenanzas …". Pág. 478.

[15] VACA DE CASTRO, C. "Ordenanzas …". Pág. 469.

[16] CALVETE, J. "Vida de don Pedro Gasca". En *ANÓNIMO. Crónicas del Perú.* Tomo V. Madrid. 1965. Págs. 58-59.

[17] GUAMAN POMA DE AYALA, F. *Nueva crónica y buen gobierno.* Madrid. 1987. Pág. 556. El autor hace referencia a que algunos españoles, tanto seglares como religiosos, maltrataban con palos al personal que atendía el tambo y se servían de las mercancías que proporcionaban a los viajeros, llevándoselas sin pagar junto con algunas pertenencias de los indios. Además, con el pretexto de solicitar un guía, en realidad conseguían un indio para que les llevase la carga.

[18] GUAMAN POMA DE AYALA, F. *Nueva crónica* ... Págs. 555, 559.

Figura 2.2.

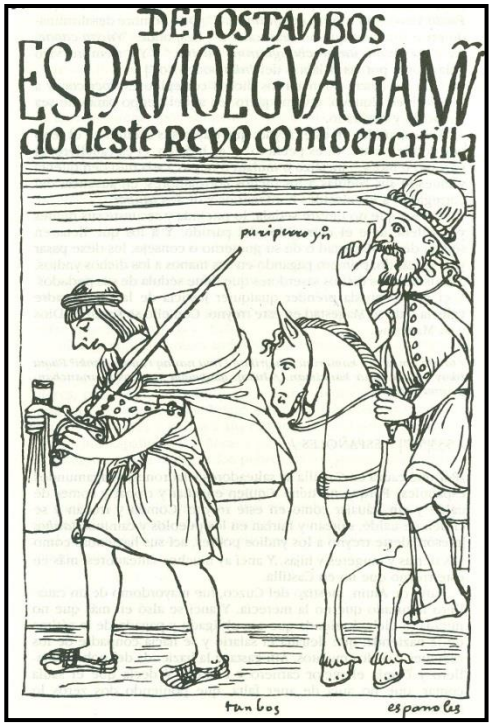


Figura 2.3

voluntad y sin recibir paga alguna o con muy escasa compensación, lo cual perjudicaba gravemente sus vidas y haciendas. Por ello, la Corona, con evidente enfado, dio nuevas órdenes al presidente y oidores de la Audiencia, prohibiendo taxativamente cualquier tipo de carga a los indios, sin excusar a nadie:

> […] *y por quitar del todo los dichos inconvenientes estamos determinados a mandar prohibir que por ninguna manera ni en ningún caso ni necesidad que sea, los dichos indios se puedan cargar con cargas de españoles aunque sea por su voluntad, ni aunque no se hayan abierto caminos ni haya bestias de carga, so graves penas como veréis por el despacho de ello cuando se os enviare, porque así conviene al servicio de Dios Nuestro Señor y aumento de los dichos naturales. Y porque si la provisión de ello se os enviase para que desde luego la hubiésedes de guardar y ejecutar sin ser primero avisados de ello, podría traer algún inconveniente por no haber en algunas partes de esas Indias las necesarias bestias de carga ni caminos para ellas, y así en los bastimentos y provisiones podría haber alguna falta, acordamos avisaros primero de ello. Y así vos mandamos que luego que ésta recibáis, proveáis con mucha diligencia y cuidado que en esa tierra haya muchas bestias de carga y se abran los caminos por donde libremente puedan andar y pasar por todas partes sin ser necesario que los dichos indios se carguen, porque esta es nuestra determinada voluntad. Lo cual así haced y cumplid luego porque muy en breve os enviaremos la provisión y despacho de lo susodicho, y en el entretanto que os lo enviamos, veréis la cédula que con esta os mandamos enviar acerca del cargar los indios los españoles con mercaderías y otras cosas para vender, y la ejecutareis como en ella se contiene, así en esas provincias del Perú como en las otras sujetas a esa Audiencia, sin tener respeto a persona alguna, y con los primeros navíos nos avisareis del recibo de ella y de lo que hubieres hecho e hicieres acerca de lo en ella contenido y de lo demás que por esta se os manda*[19].

En cuanto a las retribuciones percibidas por los indios porteadores, las reales cédulas de 22 de febrero de 1549 y de 28 de noviembre de 1558 establecían que el salario se instituiría como forma de pago en lugar del servicio personal[20]. Los encomenderos, perjudicados, trataron durante años de seguir manteniendo el servicio personal aunque enmascarado como salario bajo la forma

[19] ENCINAS, D. *Cedulario indiano, 1596.* Libro Cuarto. Madrid. 1946. Pág. 307.
[20] MELLAFE, R. "Evolución del salario en el virreinato peruano". *Iberoamericana Pragensia.* Nº 1. 1967. Pág. 95.

de un arrendamiento colectivo del trabajo o de la entrega de alimentos producidos en la misma encomienda. Hay constancia de que esta práctica fue llevada a cabo también por los corregidores[21] y que duró al menos hasta el siglo XIX[22]. Por tanto, los abusos continuarían durante muchos años y los indios siguieron siendo utilizados como medios de transporte.

En 1558, las ordenanzas del marqués de Cañete sobre la coca autorizaban a los indios trabajadores en los cocales del Cuzco a cargar dos cestos de coca (20 kg) para sacarlos a los almacenes de Paucartambo. En estos momentos de tira y afloja entre los intereses de unos y otros, el 16 de mayo de 1562, el virrey conde de Nieva aprobó una provisión dando licencia a los nativos comarcanos del Cuzco para que voluntariamente pudieran cargar y llevar a la ciudad cualquier mercancía, pagándoseles en mano el jornal y el trabajo hasta que la Corona diera instrucciones más concretas[23].

Cierto es que las sucesivas órdenes cursadas por el rey demuestran que los indios seguían siendo abusivamente cargados sin que ni las penas ni las amenazas sirvieran para arreglar la situación. Por ello, el 16 de agosto de 1563, una real cédula de Felipe II recordaba cumplir la ya citada de 1 de junio de 1549 en la que se regulaba este asunto en los siguientes términos:

> […] *por la presente prohibimos e inviolablemente defendemos que ahora y de aquí adelante*[…] *que ningún español mercader ni factor ni otra persona alguna que sea o tenga origen de estos nuestros reinos, ni de fuera de ellos, de estas partes, vecinos o estantes en las dichas Indias, de cualesquier estado o condición que sean, puedan cargar ni carguen ni hagan cargar indio ni indios algunos con mercaderías y otras cualesquier cosas, llevándolas de unas partes a otras para venderlas y contratar con ellas;* […] *en las partes de esas dichas Indias donde se pueda excusar cargar indios por no haber caminos abiertos o bestias de carga, los nuestros presidentes y oidores y los gobernadores y otras justicias, cada uno en el lugar donde estuviere, vista la necesidad que hubiere y que de otra manera no se pueda suplir y cuántos indios ha menester y el peso de las cargas que han de llevar, y el camino que en un día han de andar y la paga que se les ha de dar, les den licencia y no de otra manera alguna; y ninguna persona sea osada de tomarlos por su propia autoridad* […][24].

En 1567, tras acabar la visita a la provincia de Chucuito, por cuyos siete pueblos principales pasaba el camino real a Charcas, el visitador Garci Díez de San Miguel incluyó un capítulo resumen de los aspectos más importantes que debían reformarse y, en su caso, de las mejoras que proponía introducir. Una de ellas fue sobre el servicio personal de los indios cargando a las espaldas bultos de tambo a tambo. Al respecto decía:

> *Por la dicha provincia* (de Chucuito) *pasa de ordinario mucha gente, como es notorio, y no se puede excusar llevarles las camas y cargas que llevan de tambo a tambo, y algunos de los indios que en esto se ocupan, no tienen carneros en qué llevarlo, por lo cual lo llevan ellos a cuestas, proveí con consentimiento y parecer de los caciques que del ganado de la comunidad tuviesen de ordinario carneros en los pueblos del camino real para que los indios pobres que no tienen ganado lleven las cargas en ellos, y que los dichos carneros no los pasen de tambo a tambo*[25].

---

[21] GLAVE, L.M. *Trajinantes …* Págs. 92-97.

[22] MONTALVO, F. "Relación sobre el estado en que deja el Nuevo Reino de Granada el excelentísimo señor virrey don Francisco de Montalvo, en 30 de Enero de 1818, a su sucesor el excelentísimo señor don Juan Sámano". En *MONTALVO, F.; SÁMANO, J. Los últimos virreyes de Nueva Granada. Relación de mando del virrey don Francisco Montalvo y noticias del virrey Samano sobre la pérdida del Reino (1803-1819).* Madrid. 1917. Pág. 157.

[23] ESQUIVEL, D. *Noticias cronológicas de la gran ciudad del Cuzco.* Tomo I. Lima. 1980. Pág. 208.

[24] ENCISO, J. (Coord.) *Cedulario de la Audiencia de La Plata de Los Charcas (siglo XVI).* Sucre. 2005. Págs. 164-165.

[25] ESPINOSA, W. (Ed.) *Visita hecha a la provincia de Chucuito por Garci Díez de San Miguel en el año 1567.* Lima. 1964. Págs. 219-220

El 26 de octubre de 1568, el licenciado Lope García de Castro, entonces gobernador del Perú, aprobó dicha propuesta, tal como fue redactada por Garci Díez[26].

La llegada del virrey Toledo al Perú supuso un reordenamiento completo de los principales aspectos de la vida en el territorio y, uno de ellos, fue el relativo a la coca. De esta forma, las sucesivas ordenanzas de 3 de noviembre de 1572 y las posteriores y definitivas del 6 de junio de 1575, dejaron perfectamente establecido, entre muchas otras cuestiones, el régimen laboral en los cocales.

Sobre el trabajo de los nativos en general, incidió de nuevo en la real cédula de 24 de noviembre de 1601 sobre el buen tratamiento de los indios, dirigida al virrey Velasco la cual, en su apartado 4 establecía lo siguiente respecto de la carga de mercancías:

> *Y porque por muchas cédulas cartas y provisiones que en diferentes tiempos se han despachado para todas las partes de las Indias, está proveído y ordenado que no se carguen los indios y que para que cesase la necesidad que ha habido de ello se abriesen los caminos e hiciesen puentes, y que se criasen y procurase que hubiese suficiente cantidad de bestias y recuas, y es de creer que esto se habrá prevenido pero todavía no se ha entendido que en algunas partes no se dejan de cargar los indios, que es de gran inconveniente para su salud y conservación por lo mucho que en este trabajo padecen, ordeno y mando que de aquí en adelante en ninguna de las provincias ni partes de todas las Indias, no se puedan cargar ni carguen los indios con ningún género de carga ni por ninguna persona de ningún estado, cualidad ni condición que sea secular ni eclesiástica ni en ningún caso, parte ni lugar, con voluntad de los indios ni de sus caciques ni sin ella, ni con licencia vuestra ni de las audiencias y gobernadores a los cuales prohíbo y mando que no deis ni den las dichas licencias, ni permitan ni disimulen las dichas cargas de indios con licencia o sin ella*[27].

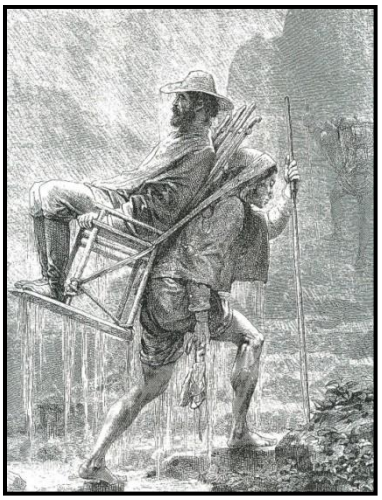


Figura 2.4. Porteador llevando a un viajero en el siglo XIX

El virrey divulgó esta orden en todos los corregimientos del Perú mediante un bando impreso en Lima de fecha 14 de noviembre de 1603. Sin embargo, una vez más estos mandatos se acataron pero no se cumplieron, y los indios siguieron desempeñando su dura tarea de porteadores en todas las rutas del virreinato hasta el momento de la independencia de España, a veces llevando no sólo mercancías sino personas de edad o de alcurnia que se desplazaban sentados en sillas atadas a la frente y hombros del porteador[28] (Figura 2.4)[29].

[26] ESPINOSA, W. (Ed.) *Visita hecha …* Págs. 255, 258.
[27] AGIA, M. *Servidumbres personales de los indios.* Sevilla. 1946. Págs. XXXV-XXXVI.
[28] SERRERA, R.M. *Tráfico terrestre* ... Págs. 203-204.
[29] SERRERA, R.M. *Tráfico terrestre* ... Pág. 205.

Las autoridades, especialmente las que estaban más en contacto con los indios y que podían tener intereses particulares en el trato con ellos, muchas veces ignoraron conscientemente las ordenanzas, haciendo buena y permanente la opinión de fray Domingo de Santo Tomás sobre los abusos permitidos por las autoridades quien, en 1563, denunciaba:

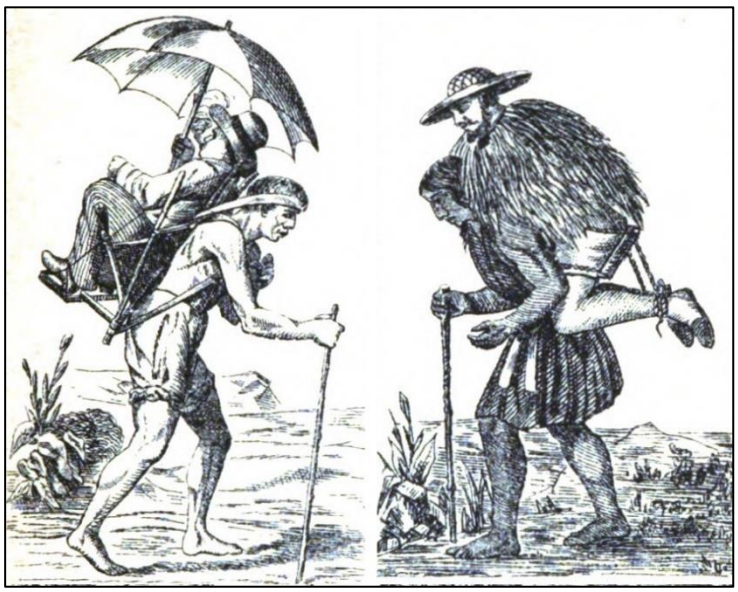


Figura 2.5. Porteadores de viajeros en el Nuevo Reino de Granada[30]

> […] *y entendemos por acá los que miramos los negocios de fuera que la falta de la ejecución no está en las provisiones sino en los ejecutores de ellas, que no parece sino que tienen instrucción los que gobiernan de hacer lo contrario de lo que las provisiones mandan. Porque se manda que no echen a los indios a las minas por fuerza ni a coca ni a las cargas y que se moderen los tributos de las tasas* […] *y no parece sino que en lugar de que no se haga, se manda hacer todo*[31].

Para concluir, sigue un singular pasaje en el que fray Pedro Simón relata la curiosa forma en que las personas que circulaban por los helados páramos combatían el inicio de las congelaciones. Así, yendo en dirección al templado valle de Narisco, en Antioquia:

> *Bajando por las trochas y camino breve que los indios usaban en el trato de Narisco, peligrosas por aquellos tiempos, en que eran los páramos tan fuertes, que se quedaron muertos de helados siete de los indios del servicio, y fuera lo mismo de otros tres soldados que llevaban menos amparo de ropa, si no los fueran vareando muy aprisa, con que entraban en calor contra el penetrante frío del páramo; singular remedio para escapar en tal ocasión con la vida, aunque otros suelen usar de otro eficacísimo, y es, cuando se van empeorando, arrojarlos desnudos en un charco de agua fría, y con aquella angustia y alteración y reconcentrarse el calor a lo interior del cuerpo, huyendo de la frialdad exterior de la agua por la antiperístasis, despiden el terrible frío de que están penetrados*[32].

[30] ETIENNE, C.P. *Aperçu general sur la Colombie et recits de voyages en Amérique*. Ginebra. 1887. Pág. 40a.
[31] Carta de fray Domingo de Santo Tomás al rey, 10 de diciembre de 1563. Archivo General de Indias. Lima, 313. En *OLMEDO, M. Jerónimo de Loaysa, O.P., pacificador de españoles y protector de indios.* Granada. 1990. Pág. 285.
[32] SIMÓN, P. *Noticias historiales …* Tomo IV. 3ª parte. Pág. 345.

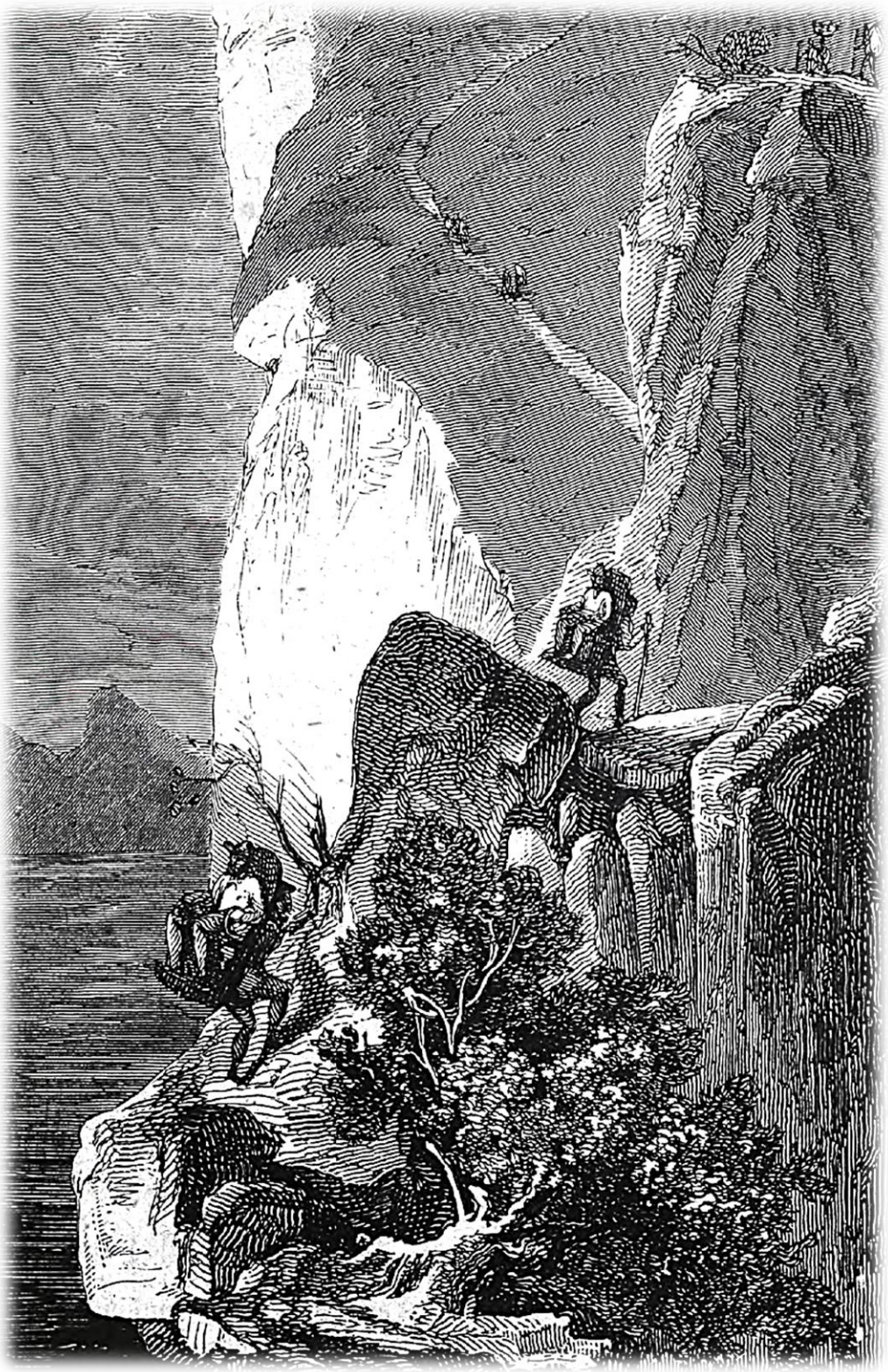


Figura 2.6. Viajando por Colombia (1828)[33]

[33] MOLLIEN, G.T. *Viaje por la República de Colombia*. 1823. En *FERNÁNDEZ CUESTA, N. Nuevo Viajero Universal, Enciclopedia de viajes modernos. Célebres viajeros del siglo XIX.* Tomo III. América. Madrid. 1861. En *LANGEBAEK, C.H. "Los caminos aborígenes".* En *USECHE, M. (Ed.) Caminos reales …* Pág. 34.

3. LAS VÍAS DE COMUNICACIÓN

3.1. Introducción

Las repetidas referencias a la importancia de los caminos para el bien público y del Estado, que se encuentran en los abundantes documentos generados, primero por los Austrias y, después, por los Borbones, demuestran la ausencia de políticas e instrumentos administrativos, jurídicos y económicos eficaces para lograr la construcción y puesta en marcha de una red vial en la América española. Estas carencias se aprecian desde las primeras reglamentaciones y disposiciones promulgadas, que fueron posteriormente recogidas por la *Novísima Recopilación de las leyes de Indias*, y mantenidas hasta el final del periodo virreinal.

Bajo la denominación de *caminos públicos* se enmarcan diversas disposiciones sobre minas, pastos, montes, aguas, arboledas, plantíos de viñas, etc., sin que en realidad se trate de normativa realmente vial que demuestre un interés específico de la Corona sobre el particular. Esta actitud contrasta con el detalle con que se regularon otros aspectos de la sociedad, como la organización administrativa o las relaciones con la iglesia y los indígenas, entre muchos otros. Al respecto, es importante recordar que, pese a la importancia concedida por la Corona a las minas y a los caminos que las comunicaban, su mantenimiento y explotación fue de carácter privado, lo que explica la asidua queja por la permanente falta de recursos necesarios para su reparación y conservación[34].

En los viales, sobre todo en los principales, con independencia de la longitud y ruta del camino que se quería construir, el aspecto más importante que debía definirse era el trazado, ya que de él dependería la posibilidad de transitarlo y los gastos de mantenerlo. Esta cuestión implicaba no sólo el conocimiento de las condiciones del terreno y de los suelos sino también del clima de la zona, especialmente, del agua. Además se necesitaba saber qué elementos circularían por la vía, típicamente personas y cuadrúpedos y, en mucha menor medida, carretas. Igualmente era necesario conocer, siquiera de forma preliminar, la intensidad del tráfico que soportaría.

Definida la traza del camino, con sus pendientes, era necesario prever los desmontes y terraplenes que habría que realizar, así como el drenaje de las aguas que incidirían sobre él. La determinación de la clase de piso en función del tipo y morfología del terreno atravesado era otro aspecto importante, pudiendo recurrirse al empedrado, a la construcción de escalones, al afirmado del piso, etc. Dependiendo de su importancia, podía dotársele de obras complementarias, tales como cajas para la captación de agua, canales, cunetas, muros de contención, etc., para protegerlo y evitar su deterioro en lo posible. Asimismo había que considerar otras obras de mayor envergadura como el acondicionamiento de vados y puentes para el cruce de ríos y barrancos. Todas estas tareas debieron requerir la participación de personas suficientemente cualificadas para hacer las obras y dirigirlas.

Adaptar los primitivos caminos pedestres prehispánicos al paso de caballos y mulas supuso, de alguna forma, mejorarlos, lo que no significa que el resultado final fuera bueno[35].

Las quejas por la existencia de piedras, barrizales, pantanos y por la estrechez de los caminos fueron permanentes y recurrentes; colonos, autoridades y comerciantes solicitaron que permitieran el cruce de dos mulas cargadas que se encontraran en sentido contrario, pero no fueron atendidos. Incluso en los informes sobre las refacciones y aperturas realizadas durante la

[34] BOTERO, S. "Elementos para leer un palimpsesto: indígenas, caminos, piedras, mulas y caballos en Colombia". *Boletín de Antropología Universidad de Antioquia*. Vol. 20. Nº 37. Págs. 281-282.
[35] BOTERO, S. "Elementos para leer … ". Págs. 274-275.

segunda mitad del siglo XIX, hay reiteradas referencias a trabajos hechos sobre caminos cuyo ancho era de apenas de un metro.

En la documentación de la época virreinal aparecen continuas alusiones a los trabajos que debían realizar los arrieros para facilitar el paso de las recuas, pero no se hace mención alguna a construcciones y constructores propiamente dichos, al igual que sólo excepcionalmente se citan como causas del deterioro vial el peso de las cargas y el paso continuo y desordenado de vacas y cerdos, corrientemente trasladados a regiones donde era necesario el abastecimiento de carne[36].

3.2. Los caminos reales[37]

De acuerdo con las directrices de la Corona, determinados caminos de interés público eran catalogados como caminos reales en el contexto de la integración territorial de toda la América española; con esta denominación se subrayaba su importancia y utilidad. Estas vías, a veces alternativas a otras, articulaban el territorio en su totalidad, consolidando la colonización como una empresa, de lo cual se beneficiaban los favorecidos por las disposiciones reales y aquellas autoridades que representaban a la Corona. Dichos caminos garantizaban que el modelo económico que el Estado trataba de imponer se desarrollase de manera fluida y sin trabas.

Su origen se atribuye a las *Ordenanzas de descubrimiento, nueva población y pacificación de las Indias*, de 1573, que, en el artículo 37 sobre nuevas poblaciones, establecían que éstas *tengan buena salida por mar y por tierra de buenos caminos y navegación para que se pueda entrar fácilmente y salir comerciar y gobernar socorrer y defender*. Además, en el capítulo 71 señalaban que los adelantados que cumplieran la capitulación *puedan dar ejidos, abrevaderos, caminos y sendas a los pueblos que nuevamente se poblaren*. De esta forma, Felipe II pretendía integrar lo mejor y más rápidamente posible los nuevos territorios conquistados y evitar errores como los cometidos en el pasado.

La atención sobre estas vías vertebrales comenzó en Nueva España con el camino de Veracruz, cuyo tráfico se había ido incrementando notablemente pues era el nexo con la metrópoli. Después se extendió a otros territorios.

Los caminos reales por antonomasia eran los que conducían a las minas, puesto que la explotación de sus minerales y las regalías obtenidas de ellos constituían uno de los objetivos fundamentales para la expansión territorial y el sostenimiento del Estado; se conseguían de la siguiente forma:

> *Que es altísima y divina Providencia, para que por este medio se vaya poblando este Nuevo Mundo, y es el caso que a todos los minerales ricos que se descubren, luego acuden multitud de gente al eco sonoro de la plata, de cuantos lugares hay de América, y como el sitio en que se descubren las minas es infructífero de los necesarios mantenimientos, logran los labradores y criaderos de los contornos el expendio de sus semillas y ganados; y como estos solos no pueden dar abasto al gentío que concurre, se ven precisados otros, o por la necesidad o por codicia, a descubrir nuevas labores, y poblar nuevas estancias de ganados aun las tierras de mayor peligro por los bárbaros, disponiendo Dios por este medio, que aunque las minas decaezcan, queden las tierras circunvecinas con las nuevas labores y estancias bien pobladas, y con suficiente comercio entre sus moradores.*

O, en otras palabras, como indicaba Humboldt:

[36] BOTERO, S. "Elementos para leer … ". Pág. 276.
[37] PÉREZ, M.L. "Los caminos reales de América en la legislación y en la historia". *Anuario de Estudios Americanos*. Tomo LVIII. Nº 1. 2001. Págs. 45-54.

Sin que el gobierno se ocupe en la fundación de colonias, una mina, que en el principio parecía aislada en medio de montañas desiertas y salvajes, en poco tiempo se une a las tierras ya de antiguo labradas.

Sin embargo, aunque la creación de las minas y de los caminos que conducían a ellas dependía de la Corona, la explotación era privada, reservándose el Estado el cobro de los impuestos sobre la producción minera y legislando las normas que protegían el tráfico por los viales.

Los caminos reales se abrían directamente, sin que estuvieran superpuestos a otras vías existentes. Todos ellos constituían una red que comunicaba las distintas provincias entre sí y con el resto del territorio. En esta dinámica, la Real Hacienda no aportaba fondo alguno, dejando que los privados costeasen los viales, explotasen las minas y fundasen los asentamientos, todo ello consolidado mediante un camino real que se situaría directamente bajo la protección de la Corona.

Por norma general, la ruta hacia un nuevo territorio se abría cuando se había asegurado la ocupación del área inmediata, pero hubo excepciones. Si en un lugar aislado e incomunicado se encontraban minas, había una amenaza exterior o se perseguía la conversión de los nativos, el camino construido se calificaba de real; de esta forma la Corona reivindicaba la titularidad de éste para integrar cuanto antes el territorio a sus posesiones.

La catalogación de un camino como real, muchas veces se adelantaba a su uso y utilidad auténticos, ya que estos se consolidaban con el tráfico que soportaba que, a veces, era muy escaso debido a la precariedad de la colonización.

Cuando la vía daba servicio a una o varias minas, el bien público estaba garantizado desde el principio junto con los reales derechos. Pero si el tráfico era comercial, tanto uno como otros se conseguían en un plazo más largo a causa de las disputas ocasionadas por las leyes que afectaban a la utilización del camino, pese a que el comercio y sus beneficios redundaban en el mantenimiento de los territorios siendo, a la larga, mucho más duraderos.

Dentro de la red de caminos reales americanos parecen existir dos tipos. Unos tenían muchísima longitud, como el de Lima a Venezuela, cuya función como integradores del territorio es notoria. Otros, aunque eran más cortos, constituían vías de comunicación imprescindibles o soportaban un tráfico importante, como los de Veracruz y Acapulco en Nueva España. Los más largos tenían ramales que no deben confundirse con los caminos secundarios surgidos a partir del camino real, pues la función de aquellos seguía siendo la integración y consolidación de nuevos territorios.

Los caminos reales no seguían una ruta fija, ni tampoco eran siempre los mejores; a menudo, se alternaban en ellos tramos de calzadas con otros de herradura e incluso míseras veredas. Y es que el concepto de camino real era más complejo que el hecho físico del propio camino. En realidad, se trataba de mantener la flexibilidad en cuanto a buscar constantemente rutas alternativas que pudieran ser más cómodas y cortas, rutas que, debido a su importancia, para su seguridad y para la protección de los que las abrían y trajinaban se denominaron *reales*. Velando porque dicha flexibilidad se respetase, la Corona legisló sobre la libertad de los caminantes para que eligieran las rutas más cómodas o sobre su derecho a oponerse a imposiciones particulares, situando el bien público por encima de intereses privados.

Algunos autores modernos definen los caminos reales como aquellos constituidos por la Corona, más anchos que el resto, por los que podían circular carruajes, y que comunicaban entre sí poblaciones de cierta importancia. En realidad, esta definición y otras similares responden a la sistematización que se llevó a cabo a finales del siglo XVIII y principios del XIX. En esas fechas, el fortalecimiento de la Corona posibilitó la creación de las instituciones necesarias para controlar las

vías de comunicación; con ellas, y con la legislación adecuada, pudieron acometerse las mejoras necesarias para su uso y conservación y, por tanto, su racionalización y la adecuación del apelativo *real* al estado del camino. Tales medidas fueron consecuencia de la política de la nueva dinastía reinante, la borbónica, especialmente cuidadosa en lo relativo a las obras públicas, mediante las cuales replantearon estructuralmente la articulación territorial del Estado, manteniendo y consolidando el dominio sobre los territorios virreinales, tarea en la que los ingenieros desempeñaron un importante papel en su puesta en marcha.

Fue en esta época cuando, por primera vez, la legislación alude al camino *real* o también *principal* y *general*, adecuando el término a lo que había tratado de ser el camino desde el principio. Las obras que se acometieron en América desde finales del siglo XVIII recogieron este nuevo espíritu, mejorando las características de los caminos reales respecto del resto, por ejemplo, en su anchura: el camino real de Veracruz tenía 12 varas (10 m) de ancho por los 8 o 10 pies (2,4-3,0 m) que presentaban los corrientes de travesía.

Toda la legislación y tradición que les eran aplicables convergían con más fuerza en los reales, que se asentaban en la necesidad económica o militar de la Corona. Estas vías eran las que mejor comunicaban y articulaban el territorio, las que soportaban mayor tráfico, devengaban más ingresos a la Hacienda Real, y revalorizaban los lugares por los que discurrían.

La legislación sobre los caminos y el desarrollo de los mismos muestra el interés del Estado en proteger el tráfico comercial de los abusos que coartaban el crecimiento de la economía. Las leyes se aplicaban con la misma intensidad en todas las provincias americanas, incluidas las aisladas y fronterizas pues el Estado deseaba que las normas dictadas propiciaran que los caminos se extendieran en todas direcciones a fin de articular y consolidar el territorio en su integridad.

Los caminos reales posibilitaron, quizá más que ninguna otra institución, la relación y vinculación de los distintos lugares y sus moradores con el resto del imperio español. Aunque su conservación no fuera siempre la deseada, sin embargo garantizaban la llegada de la normativa real a cualquier punto de la América hispana, así como su integración y desarrollo.

3.3. Características de los caminos

Las vías empleadas para el transporte de la hoja de coca en la época virreinal tenían el denominador común de que habían sido abiertas o acondicionadas por los incas, que emplearon una tecnología reconstructiva o reparadora común a todas ellas, si bien ajustando las obras y diseños viales a la topografía, al clima y a la frecuencia de uso prevista. De esta forma, la tipología de los puentes, de los refuerzos, de los muros de contención, del firme, de la señalización, etc., de los caminos presentan características similares que se pueden reconocer fuera cual fuera la importancia de los mismos. Por esta razón, en este capítulo se describen los elementos constructivos de los caminos, sin distinguir entre las de aquellos que sirvieron para sacar la coca de los yungas a los almacenes, de la de los que se usaron para transportar la hoja a los centros de consumo.

Dadas las peculiaridades de este trajín, unas veces se circulaba por los caminos principales mientras que otras se usaban viales secundarios, muchas veces convertidos en meras sendas.

Los caminos incaicos principales que encontraron los españoles tenían una anchura que dependía de las circunstancias particulares de cada territorio que atravesaba, como eran la disponibilidad de mano de obra, la dimensión del trazado de los caminos preincaicos reutilizados y,

sobre todo, las condiciones naturales y orográficas. El ancho mínimo era de un metro mientras que el máximo podía llegar a veinticinco, en este caso posiblemente debido a un uso político (tráfico de mitimaes y funcionarios del estado inca) y/o marcial (movimientos de tropas)[38]. No obstante, cuando la naturaleza del terreno lo impedía o el tráfico no lo justificaba, se convertían en simples sendas de apenas un metro de anchura, a veces meramente señalizadas por hileras de piedras o estacas de madera clavadas en el suelo (Figura 3.1)[39].

Figura 3.1. Caminos inca de diversa tipología: izq: limitado por dos hileras de piedras; dcha: plataforma empedrada con dren transversal para evacuar el agua de escorrentía

Muchas de estas vías muestran un pavimento de piedra unida con betún o argamasa cuyo objetivo era protegerlo de la acción del agua y de la nieve. Sin embargo, estos tramos son discontinuos y su longitud no suele superar los cien metros. Generalmente se encuentran en los pastizales de los páramos y en la puna por encima de 3.500 m de altitud.

Cuando atravesaban zonas inundadas o inundables, los viales se construían sobre un terraplén de tierra, a veces contenido por muros laterales de piedra.

Para superar pendientes del terreno de hasta 10º se usaban rampas; si la inclinación era mayor, hasta 50º, se construían escaleras o rampas en zigzag, evitándose hacer caminos por terrenos más pendientes. Las escaleras eran de distinto tipo pero siempre estaban realizadas con piedras o talladas en la propia roca del camino (Figura 3.2)[40].

Los perfiles en zigzag eran relativamente comunes pues se podían construir con cierta facilidad y permitían superar grandes desniveles aunque alargaban la distancia entre dos puntos.

En aquellos caminos que discurrían por las laderas de las montañas, para nivelar lateralmente el piso, los incas levantaron muros o terraplenes que contrarrestaban la pendiente. Ocasionalmente se excavaba una caja en el terreno para evitar una excesiva altura del muro[41] (Figura 3.3)[42].

Con frecuencia, los viales tenían los bordes señalizados con postes o hitos que indicaban las distancias recorridas; cuando atravesaban zonas agrícolas, se construían tapias laterales de adobe o

[38] AVILÉS, S.V. *Qhapaqñan. Caminos sagrados de los inkas.* La Paz. 2008. Págs. 109-113.
[39] BADAL, G. (Ed.) *Voces en el camino.* Santiago. 2011. Págs. 23, 28.
[40] HYSLOP, J. *Qhapaqñan. El sistema vial inkaico.* Lima. 1992. Pág. 78.
[41] AVILÉS, S.V. *Qhapaqñan* ... Págs. 114-117.
[42] HYSLOP, J. *Qhapaqñan. El sistema* ... Pág. 82.

piedra, de uno a dos metros de altura, que tenían la misión de impedir que los viajeros salieran a los campos cercanos a robar los cultivos[43].

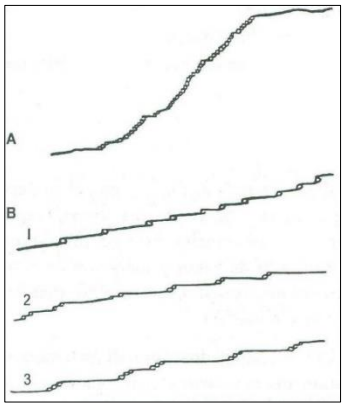


Figura 3.2. Perfiles de escaleras según pendientes del terreno. A: Inclinación de 40º; B: Distintos perfiles para una pendiente de 15º

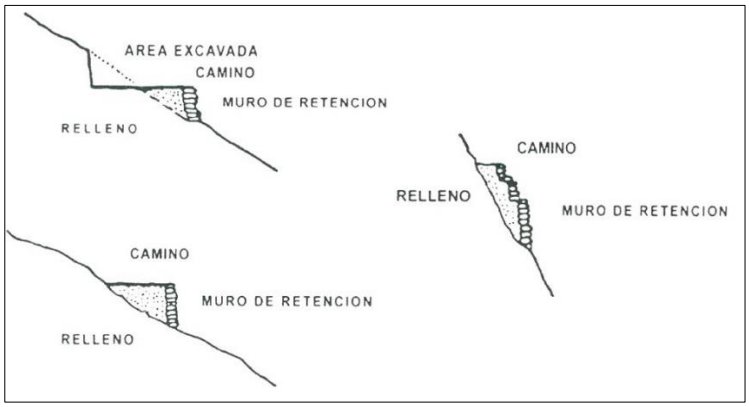


Figura 3.3. Distintos muros de contención empleados en los caminos incas

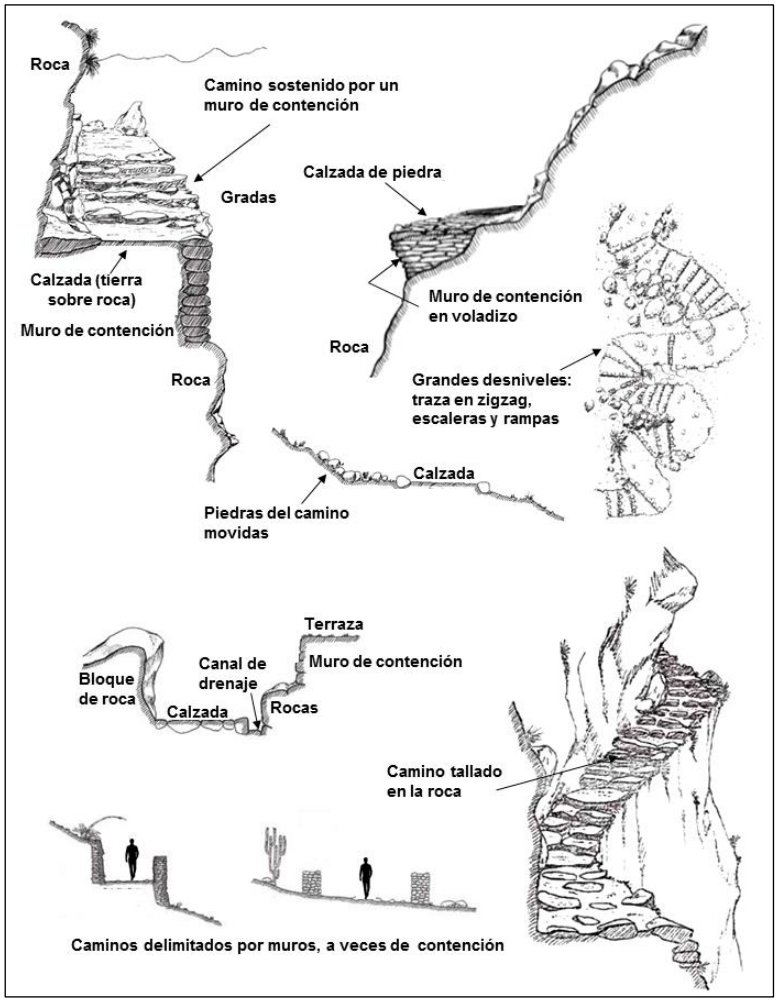


Figura 3.4. Diversas soluciones constructivas aplicadas por los incas en los caminos

[43] GUTIÉRREZ, S.J. *Las comunicaciones en América: de la senda primitiva al ferrocarril*. Madrid. 1993. Págs. 148, 153.

La Figura 3.4[44] muestra varias soluciones constructivas realizadas por los incas adaptándose a las características del terreno. Algunas de ellas son simples, como el retirado de piedras, o la delimitación con muros; otras, por el contrario, son mucho más complejas, como excavar la calzada en roca muy pendiente, o apoyarla en un relleno contenido por un muro, a veces en voladizo sobre fuertes desniveles. Uno de estos casos se representa en la Figura 3.5[45], que corresponde al valle de Lurín (tramo Xauxa- Pachacamac), en Perú.

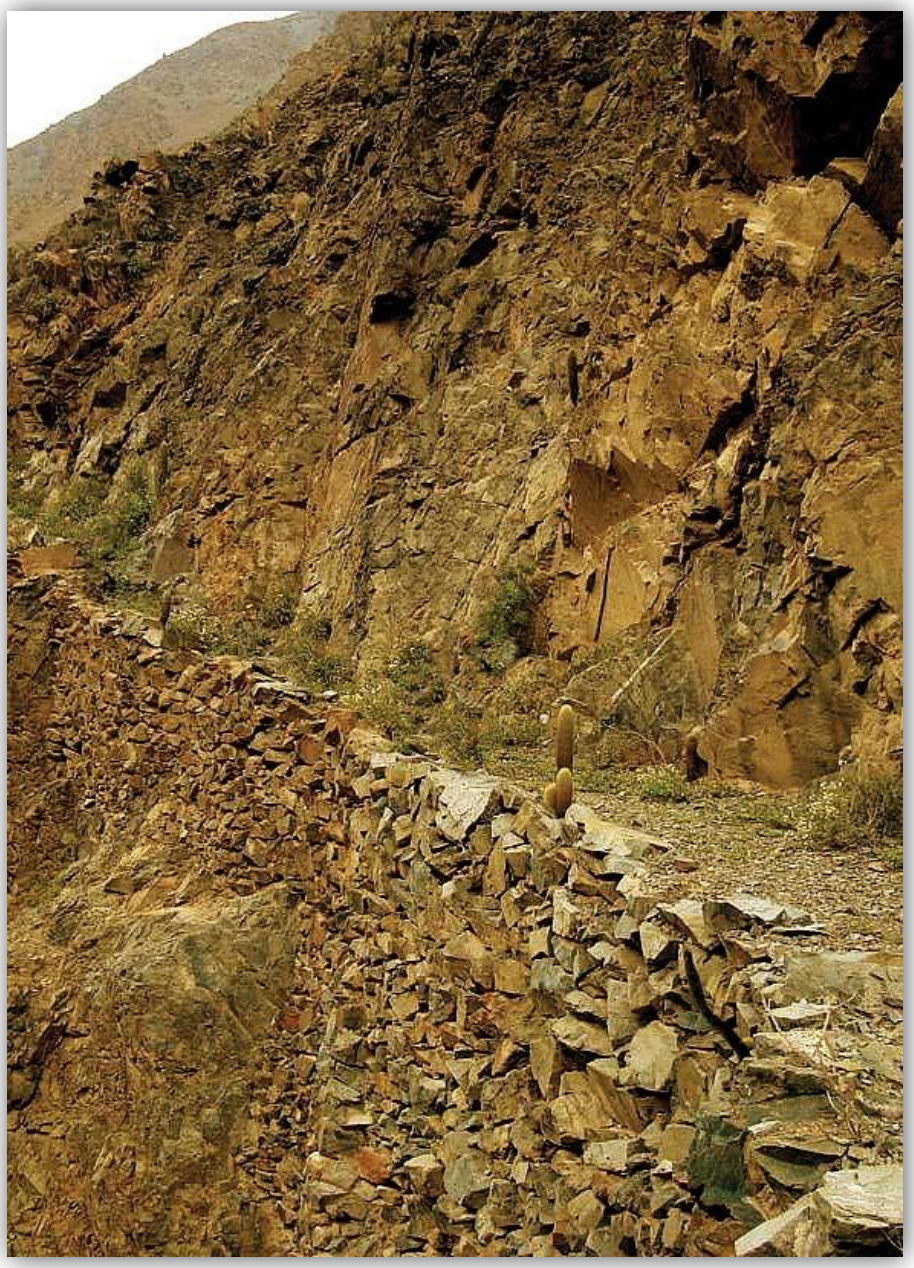


Figura 3.5. Camino sostenido por un muro de contención construido en un terreno muy inclinado

Dependiendo de su importancia, los cauces de agua se cruzaban vadeándolos por ciertos lugares favorables, utilizando puentes de diverso tipo -de madera, de piedra, colgantes fabricados

[44] LÓPEZ, S. (Ed.) *Guía de Identificación y Registro del Qhapaq Ñan*. Ministerio de Cultura. Lima. 2013. Págs. 48, 91, 93, 95, 96, 97, 100. Modificadas. La silueta humana en negro está tomada de PINTEREST. https://ar.pinterest.com/pin/31314159902959540/. Consultada el 4 de agosto de 2024.
[45] LÓPEZ, S. (Ed.) *Guía de Identificación …* Pág. 29. Fotografía de G. Casaverde.

con lianas, flotantes sobre balsas de totora (enea), etc.-, o mediante tirolinas (denominadas oroyas o tarabitas)[46] que servían tanto para el paso de personas como de animales.

Los puentes con estructura de madera eran los más comunes. Estaban formados por troncos montados sobre estribos de piedra. Para ello se usaban alisos, árboles con alcanzaban la altura de 15 m por lo que las luces que estos puentes eran capaces de cubrir no sobrepasaban los 14 m.

Su estructura podía ser simple (con los troncos tendidos sobre apoyos de piedra) o compleja (usando métodos constructivos que buscaban cubrir vanos más largos a base de voladizos). La madera debía ser renovada cada cuatro a seis años y precisaba un mantenimiento permanente que dependía de las precipitaciones caídas y de su resistencia[47] (Figura 3.6)[48].

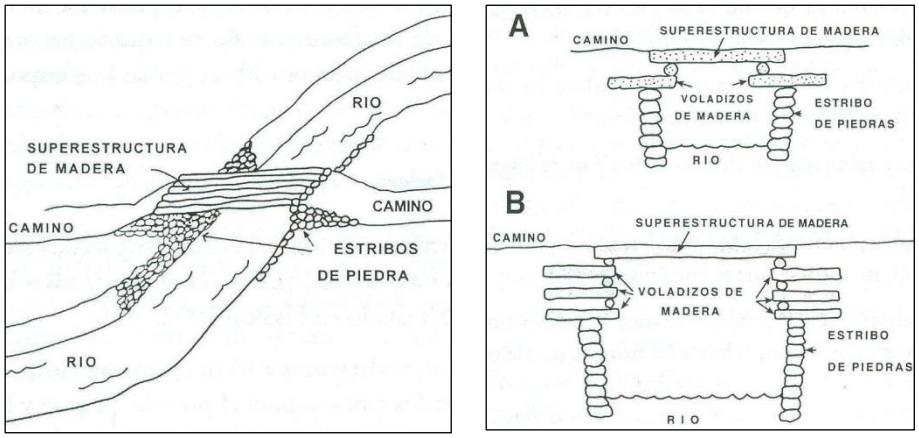


Figura 3.6. Puentes de madera de estructura simple (izquierda) y compleja, con una (A) o dos (B) hileras de voladizos

El médico inglés Archibald Smith, que vivió en Perú de 1826 a 1838, publicó en 1839 un libro con sus recuerdos e impresiones. En concreto, sobre este tipo de puentes decía lo siguiente:

> *Donde la corriente no es demasiado ancha para cubrirla con largas vigas y troncos, de los que las alturas templadas proporcionan materiales apropiados con la madera llamada de perijil o roble, los nativos logran construir un puente bastante duradero y fuerte, edificando un enorme y masivo parapeto de piedra a cada lado del curso de agua. En estos baluartes fijan fuertes troncos, de modo que se proyectan sobre el río tanto como sea necesario, mientras la porción más grande de dichos troncos se cubre con una densa masa de piedras y barro: un árbol de altura normal es suficiente para cubrir la parte correspondiente al centro del curso del río, y así colocado sus extremos se apoyan en los troncos que sobresalen sobre dicho centro ya bien asegurados en las orillas opuestas. Estos puentes son los más comunes de todos en el Perú*[49].

Dado que los incas no conocían el arco, los puentes con estructura de piedra se montaban con losas apoyadas sobre dos estribos (Figura 3.7)[50]. Esta disposición limitaba su longitud a uno o dos metros, salvo cuando se intercalaban una o varias columnas de piedra separando ojos, permitiendo de esa manera cruzar zonas inundadas más anchas, de varias decenas de metros (Figura 3.8)[51]. Posiblemente el ejemplo más sobresaliente conservado es el puente peruano de Lauricocha, que tiene sesenta metros de longitud y veinticuatro ojos a través de los cuales fluye el

[46] GUTIÉRREZ, S.J. *Las comunicaciones* … Págs. 158-165.
[47] AVILÉS, S.V. *Qhapaqñan* ... Págs. 123-125.
[48] HYSLOP, J. *Qhapaqñan. El sistema* ... Págs. 222, 224.
[49] SMITH, A. *El Perú tal como es*. Lima. 2019. Pág. 149.
[50] REGAL, A. *Los puentes del Inca en el antiguo Perú.* Lima. 1972. Pág. 64.
[51] AVILÉS, S.V. *Qhapaqñan* ... Pág. 202.

agua[52] (Figura 3.9)[53]. El citado Archibald Smith describió el concepto en el que se basaban estas construcciones:

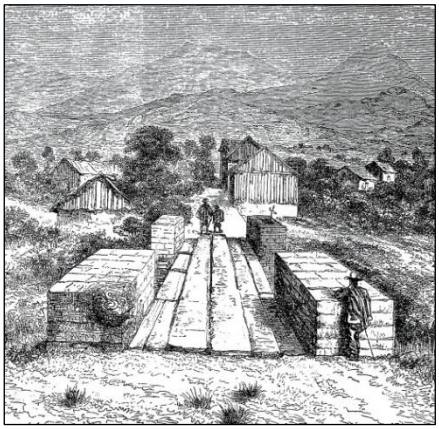


Figura 3.7. Puente de piedra de Chavín de Huantar, 1880

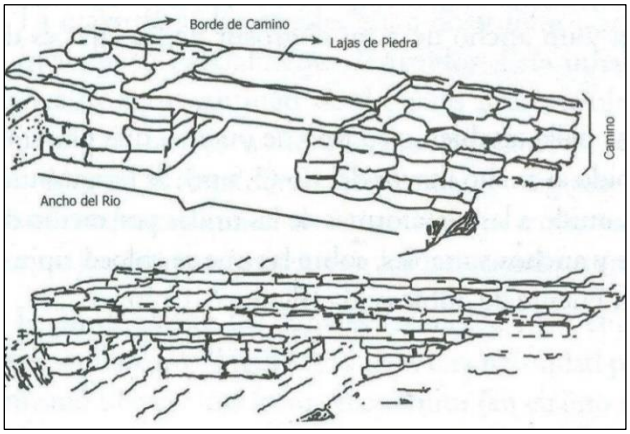


Figura 3.8. Puentes con estructura de piedra de uno y dos ojos

Figura 3.9. Puente inca de Lauricocha

Cuando su curso particular lo permitía, colocaban un puente sencillo cerca del origen de la corriente o desagüe del lago de donde ésta brotaba, como vemos en los lagos de Lauricocha y Pomacocha. Como las aguas del lago nunca pueden subir demasiados pies por encima de su nivel normal, el método indio de situar grandes piedras a cortos intervalos entre las dos orillas cumple con la finalidad de un puente más científico y dichas piedras al levantarse por encima de la superficie del agua sirven como pilares o soportes sobre los cuales se colocan grandes losas, que forman una senda llana y segura para el paso de los hombres y el ganado. En los lugares mencionados, se puede ver las piedras todavía firmes aunque demasiado alejadas entre sí como para servir de paso, pues ya no se encuentran las losas transversales que probablemente han sido retiradas por obra humana; al menos en Pomacocha no queda vestigio de ellas[54].

La principal ventaja de los puentes de piedra era la durabilidad pues podían permanecer siglos sin mantenimiento.

[52] AVILÉS, S.V. *Qhapaqñan* ... Págs. 122-123.
[53] http://v2.cache5.c.bigcache.googleapis.com/static.panoramio.com/photos/original/23998466.jpg?redirect_counter=2. Consultada el 20 de noviembre de 2013.
[54] SMITH, A. *El Perú …* Pág. 148.

Otra forma de pasar los cauces de agua, muy común en los Andes, eran las pasarelas colgantes elaboradas con fibras vegetales o, más raramente, con cuero entrelazado. Se tendían para salvar cañones, valles estrechos y profundos, y vanos de hasta 45 m (Figura 3.10)[55].

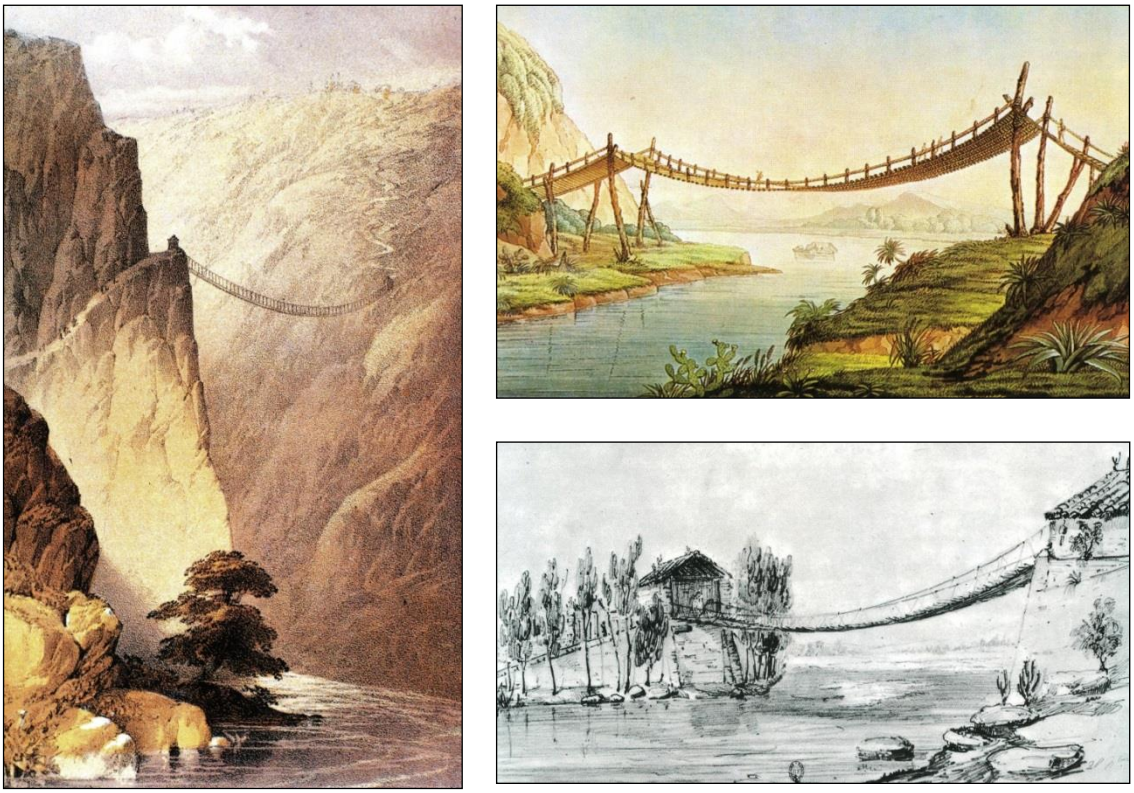


Figura 3.10. Distintos puentes de fibras de mediados del siglo XIX heredados de la época virreinal

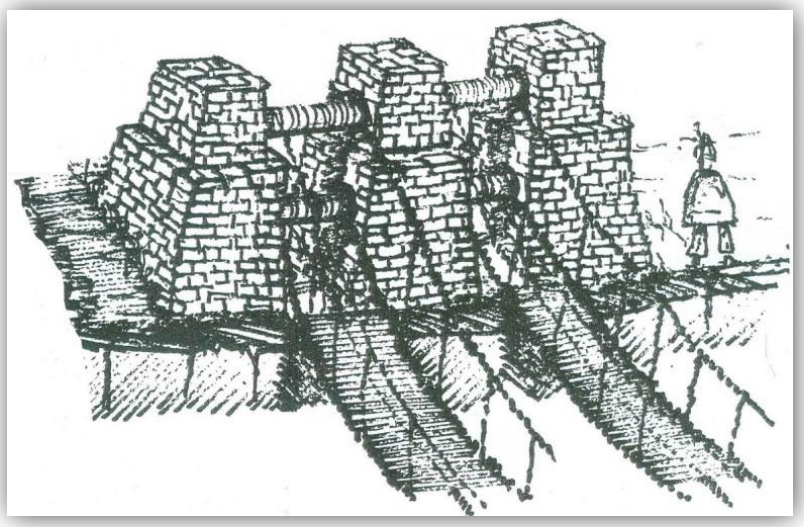


Figura 3.11. Estribo artificial de puente colgante inca, interpretado por Regal (1972) a partir de descripciones virreinales

La ventaja de estos puentes era que el material se obtenía fácilmente; su desventaja, que debían ser objeto de un mantenimiento casi continuo y de frecuentes reconstrucciones ya que los

[55] SERRERA, R.M. *Tráfico terrestre* ... Págs. 142, 145, 147.

cables tenían que ser reemplazados cada uno o dos años. Estos cables, de los que pendía el peso de la pasarela, se construían con fibras entrelazadas y podían tener el grosor del muslo de una persona; iban anclados en estribos de piedra naturales o construidos a propósito (Figura 3.11)[56].

De nuevo Archibald Smith dejó comentarios sobre estas obras:

Un puente más ingenioso de antigua invención y todavía utilizado en el Perú es el puente colgante o puente de sogas. Se fabrica de cuerdas del flexible bejuco, de ramas de sauce o de cualquier otra fibra vegetal y flexible que se aseguran bien en los extremos en las orillas opuestas del río; se ponen sobre ellas manojos atravesados de hojas de magüey, retama u otro arbusto de ramas largas y blandas; y se amarran muy firme y apretadamente con ligamentos fuertes o gajos de la hoja de magüey (cabuya), que es una cuerda tan buena como la mejor. De este modo, se fabrica un puente de anchura suficiente para los caminantes, y una baranda hecha de cuerda pasa a cada lado de manera que el viajero pueda equilibrarse mientras lo atraviesa. El puente de soga del Huánuco actual constituye un ejemplo de este tipo. Sobre el río Jauja en La Oroya, también existe un puente de soga muy fuerte para que crucen las recuas de mulas. Las sogas o, mejor, cables, que se extienden de una a otra orilla, se fabrican de cuero de buey, y los travesaños amarrados con correas son de piezas cuadrangulares de madera y lo bastante anchos para permitir que los animales pasen con seguridad. Como este puente se mantiene con una partida extraordinaria, pagamos un peaje para pasar con nuestras cabalgaduras. El puente de soga o colgante es muy conveniente allí donde el río incrementa su superficie para ser cubierto con troncos que se encuentren en las cercanías[57].

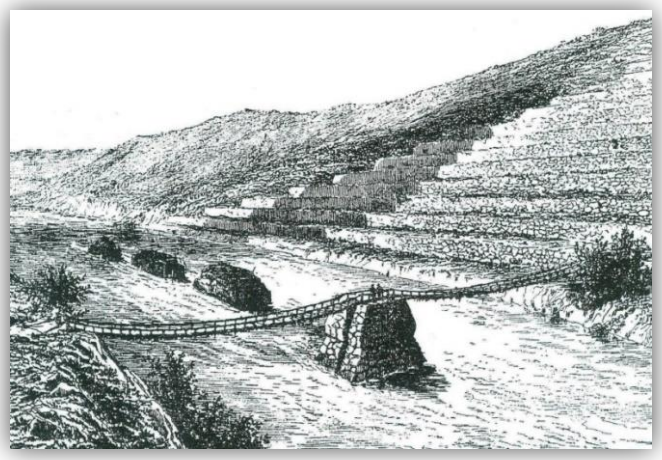


Figura 3.12. Puente colgante de dos tramos

Figura 3.13. Puente colgante hacia 1869

Si el vano era muy largo, se construía un soporte intermedio (Figura 3.12)[58]. El piso estaba formado por una densa trama de fibras y ramas que impedía ver el agua y permitía el paso de animales de carga y carretas (Figura 3.13)[59]. En este caso tenía una anchura de 2 m aunque los había más estrechos, sólo aptos para cargas menores. Las recuas lo atravesaban lentamente, siendo problemático el movimiento de cimbreo a que estaban sometidos, bien por el viento, bien por el paso de los propios animales y arrieros.

Otros puentes mucho más escasos fueron los montados sobre estructuras flotantes, típicamente haces o barcas construidas con totora (enea), una planta acuática que se desarrolla bien en el lago Titicaca (Figuras 3.14[60] y 3.15[61]). Precisamente para cruzar el desagüe natural de

[56] REGAL, A. *Los puentes del Inca* ... Pág. 37 (modificada).
[57] SMITH, A. *El Perú* … Págs. 148-149.
[58] WIENER, C. *Perú y Bolivia. Relato de viaje, 1880*. Lima. 1993. Pág. 363.
[59] SQUIER, E.G. *Un viaje por tierras incaicas.* La Paz-Cochabamba. 1974. Pág. 303.
[60] MARTÍNEZ COMPAÑÓN, B.J. *Trujillo del Perú a fines del siglo XVIII, c. 1790.* Vol. V. Madrid. 1978-1987.

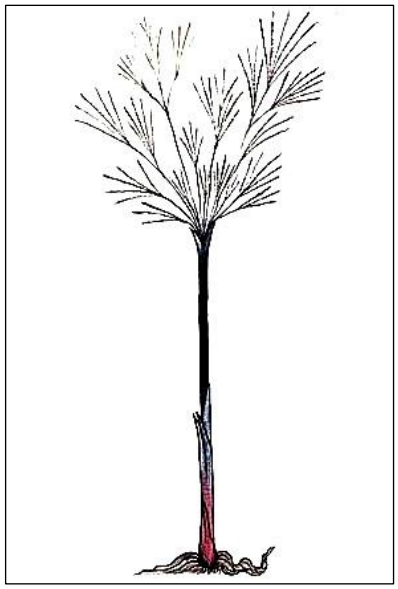


Figura 3.14. Planta de totora

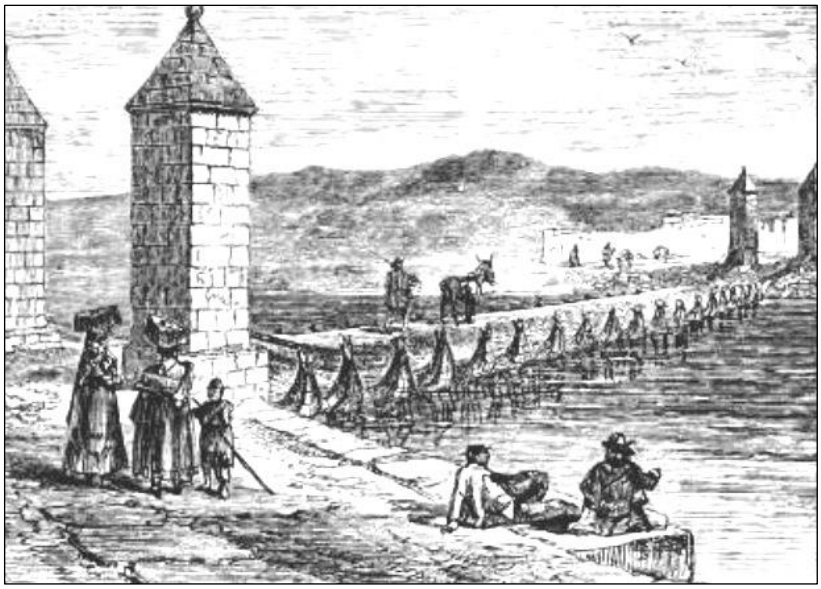


Figura 3.15. **Puente de barcas sobre el río Desaguadero, en el pueblo de Nasacara**

Figura 3.16. Balsa de calabazos arrastrada a nado por el balsero y un ayudante con pértiga. Comienzos del siglo XVI

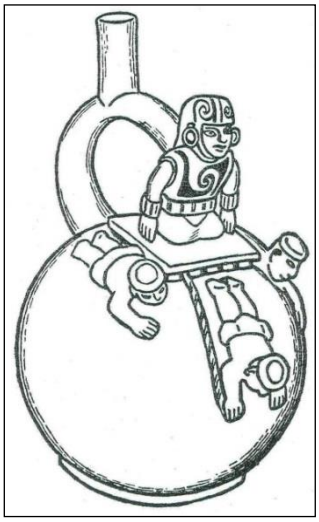
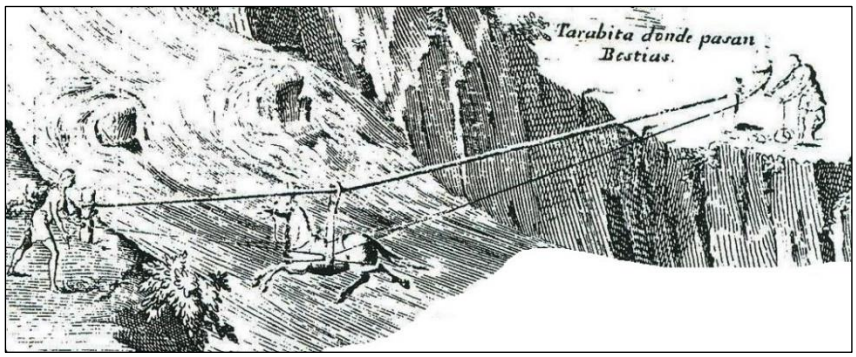


Figura 3.17. Balsa de calabazos representada en un huaco mochica



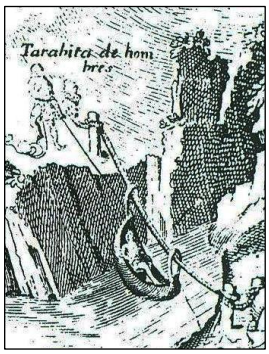


Figura 3.18. Tarabitas hacia mediados del siglo XVIII

E.132.
[61] SQUIER, E.G. *Un viaje por tierras* … Pág. 143.

este lago, el río Desaguadero, se construyó el más famoso. Tenía unas 70 varas de largo salvadas mediante 24 balsas de cerca de tres varas de ancho y otro tanto de grueso; en ambas orillas había pueblos de indios que lo renovaban cada seis meses[62].

Con la llegada de los españoles se introdujeron los puentes de arquería de piedra, desconocida por los incas, aunque siguieron utilizándose profusamente los de origen y tipología local.

Donde no los había, los ríos se cruzaban con balsas de madera ligera (madera de balsa) construidas con cinco o siete palos atados entre sí, que eran jaladas de una orilla a la otra mediante cuerdas. Más rudimentarias eran unas balsas de totora atadas en un haz, al que daban forma ahusada para que, con su movimiento, rompiera el agua (Figura 3.16)[63]. Otra estructura flotante apropiada para aguas tranquilas era la balsa de calabazos, que consistía en una serie de calabazas vacías, enteras, que se ataban juntas formando un cuadrado de 1,30 m de lado sobre el que se colocaba el viajero. Un indio barquero, nadando, arrastraba la balsa de una cuerda, a veces con la colaboración de uno o dos ayudantes, todos los cuales cruzaban la corriente hasta la otra orilla (Figura 3.17)[64]. Uno de estos artilugios (ver Figura 3.16, al fondo, guiadas en este caso con pértigas) fue probado por fray Diego de Ocaña, cerca de Santa, en 1599:

> […] *Y por las jornadas ordinarias llegué a orilla del río, que está media legua apartado del pueblo de Santa. Este río, por la grandísima corriente que lleva para entrar en el mar, lleva tras de sí muy grandes piedras y pásase con grandísimo riesgo. Y cuando viene de avenida, es una de las cosas más temerarias de pasar que hay en todos estos llanos, porque por su mucha corriente, ni se puede hacer puente ni hay barca, sino que lo pasan con una invención digna de mandar a la memoria. Y es que toman una docena de calabazas grandes y redondas, y átanlas unas con otras y después, cuatro hileras de estas calabazas, que tiene cada hilera una docena. Métenlas todas en una red y luego ponen encima un poco de leña y sobre la leña ponen la ropa, y las personas se sientan, y luego cuatro indios, dos delante, atadas unas guascas o sogas a los cuerpos un cabo y el otro a las calabazas, van nadando los de adelante tirando, y los de detrás arrempujando. Y cuando llegan a la corriente de agua, déjanse ir con ella y, nadando poco a poco, van llevando las calabazas a la orilla, de suerte que van a salir un medio cuarto de legua más debajo de donde entraron. Y si las calabazas se desbaratan, va cada cosa con grandísima velocidad por su parte y entra en la mar, que está allí luego, donde se ahogan las personas y toda la hacienda se pierde. Y para pasar a otra barcada, han de esperar que los indios pasen a nado otra vez las calabazas y la leña, que es un enfado grandísimo porque se tardan, en cada barcaza, dos horas. Y cuando las personas van en la corriente, no han de mirar a la tierra, porque van con tanta velocidad que se desvanecen las cabezas y caen en el río, como ha sucedido algunas veces. Las cabalgaduras pasan nadando y los indios las van animando y dando voces, y esto es también grandísimo enfado porque no solamente les quitan las cargas sino los aparejos también, y luego, volverlas a aparejar y a cargar de la otra parte, detiene mucho*[65].

Elementos también importantes por su incidencia en el paso de cauces de agua difíciles, fueron las oroyas, tarabitas, cabuyas o huaros (Figura 3.18)[66]. Estaban formadas por una cuerda fija tendida de lado a lado del río, atada a árboles robustos o rocas, por la que deslizaba una canasta de mimbre dentro de la cual se colocaba la carga o dos o tres personas, o bien un arnés al que se sujetaba la carga a transportar o los animales de las recuas. Estos elementos iban colgados de unas argollas de madera dura, y estaban atados a dos cuerdas, una a cada orilla, de manera que estando

[62] BUENO, C. "Descripción de las provincias pertenecientes al obispado de La Paz". En *BUENO, C. Descripción de las provincias de los obispados y arzobispados del virreinato del Perú.* Lima. 1778. Sin paginar ni foliar.
[63] BRY, T. *America.* Madrid. 1997. Pág. 287.
[64] REGAL, A. *Los puentes del Inca* ... Pág. 157.
[65] OCAÑA, D. *A través de la América del Sur.* Madrid. 1987. Pág. 77.
[66] SERRERA, R.M. *Tráfico terrestre* ... Pág. 135. Modificada.

en una se tiraba desde la otra trasladando la cesta o el arnés hasta ella. En algunos casos el propio viajero jalaba de las cuerdas sin necesidad de otra ayuda para trasladarse (ver Figura 3.16). Las oroyas se usaban para el cruce de ríos en caminos secundarios, en lugares en los que no se podían usar balsas de enea[67].

La citada Figura 3.18 muestra dos tarabitas, una para personas (con cesta, a la derecha) y otra para animales (con arnés, a la izquierda), que necesitaban de esfuerzos externos para atravesar la corriente de agua con cierta facilidad.

Una descripción de 1620 las describe de la siguiente forma, citando los riesgos de su utilización:

> (Las cabuyas) *son unas maromas asidas en grandes árboles de una parte a otra del río, y en éstas van los hombres colgados o sentados en unos que llaman cargadores, que son como cinchas enredadas unas con otras, y arriba tienen una sortija de madera que llaman tarabita; de ésta tiran con una cuerda larga que está asida en ella de la parte contraria hacia donde quieren ir, y va corriendo por la maroma hasta llegar a la ribera no sin miedo porque algunas veces, por estar la tarabita o la maroma vieja y podrida, se suele quebrar y ahogarse el pasajero. De esta manera se pasan las* [cosido] *y las bestias a nado. Este modo de pasaje se usa por ser el río grande y ancho, lleno de grandes piedras cuando llega a Chicamocha camino de Pamplona y no poderse hacer puente en él, ni tampoco puede* [cosido] *barca ni canoa por las muchas piedras que tiene y gran fuerza que lleva*[68].

En esta descripción que describe un caso en Tunja, Nuevo Reino de Granada, actual Colombia, se matiza que el nombre de tarabita se refería a la argolla que deslizaba por la maroma; en otros lugares, esta denominación se aplicaba al dispositivo completo, que el autor del texto anterior llama cabuya.

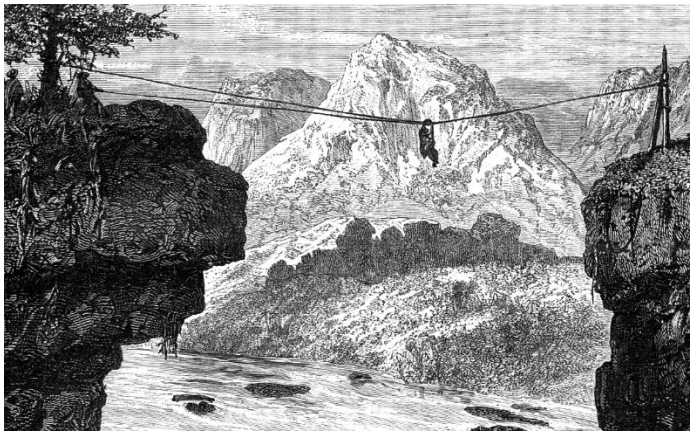


Figura 3.19. Tarabita en la región del Cauca (Colombia, 1892)[69]

Dionisio de Alcedo, en 1740, describía las tarabitas de la siguiente forma (Figura 3.20)[70], demostrando que en nada habían cambiado con el pasar de los tiempos desde la descripción de 1620:

> (Para atravesar los ríos) *el ingenio y la necesidad les obligó a discurrir un arbitrio semejante al de nuestros pescantes, que es la unión de cuatro o seis cuerdas de cuero de vaca curada torcido*

[67] REGAL, A. *Los puentes del Inca* ... Págs. 41-43, 49-52.
[68] ANÓNIMO. "Descripción de la ciudad de Tunja sacada por las informaciones hechas por la justicia de aquella ciudad en 30 de mayo de 1610". En *VALENCIA, P. (1555-1620) Descripción de Indias.* Tomo I. Mss. 3064. Biblioteca Nacional de España. F.243r-243v.
[69] KINGSTONE, W.H.G. *In New Granada; of heroes and patriots. A tale for boys.* Londres. 1892. Pág. 263.
[70] SERRERA, R.M. *Tráfico terrestre* ... Pág. 107. Modificada.

a torno, cuyo cabo pasa un nadador diestro a la otra orilla, cuando el río da lugar para ello, y le estiran de un lado y otro por los extremos y le amarran a los árboles más corpulentos de ambas riberas, hasta que queda templado como un estay, y por éste corre una horquilla de madera muy fuerte, asegurada de hierro por el nudo que la une, y de ella pende una petaca o caja del mismo cuero, y otra cuerda corrediza y larga en que están uno y a veces dos caballos enseñados al ejercicio de la tarabita (que así llaman a esta invención). Y luego que en la una orilla ponen en la caja o petaca al pasajero, asegurado por la cintura, o el fardo o carga de más peso, y hace la seña a la otra banda, azotan al caballo, y parte de carrera, ayudándole la gente que se ocupa en esta faena, de suerte que en un instante está al otro lado el que va en ella con seguridad y sin peligro, pero con horror, si mira al río, por lo cual le hacen los tarabiteros la prevención de que no lo mire, sino que ponga la vista en la opuesta ribera. Y aunque en sustancia no es la tarabita otra cosa que una tramoya como las que hacen los farsantes cuando representan vuelos desde los teatros a los aposentos, toda la diferencia del horror consiste en que si se echa la vista a la caída de ésta, se ve un patio lleno de gente, y allí, unos ríos que se precipitan de la sierra con arrebatadas corrientes, arrastrando piedras que se van golpeando unas con otras, haciendo estrépito que atemoriza, y árboles con las ramas, troncos y raíces arrancados de las riberas por donde han pasado, que van dando vueltas y haciendo remolinos que dan espanto y temor, y turban las vistas y las cabezas[71].

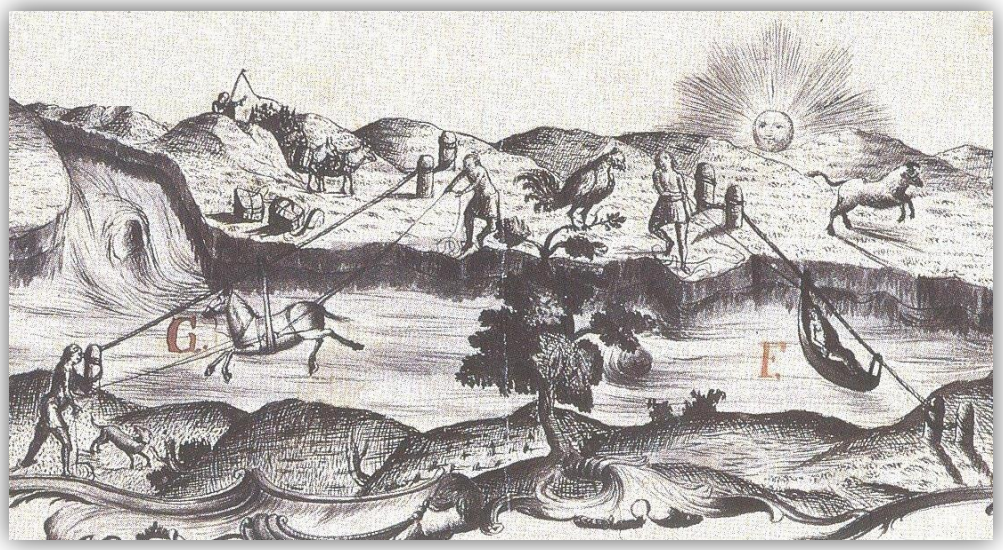


Figura 3.20. Oroyas (1783)

Sin embargo aún había variantes más simples, como indica el padre Cobo:

En otras oroyas no hay cestos, sino que atan al hombre muy bien, de modo que aunque se turbe y desvanezca, no pueda caer, y colgado en el aire de la maroma de un palillo como de cincha, que corre sobre ella, lo tiran de una banda a otra[72].

A veces, la tarabita podía ser manejada por dos hombres y los cestos llevaban un par de anillas.

Finalmente, el médico Archibald Smith dejaba en 1839 el siguiente comentario sobre este medio de pasar las corrientes fluviales, destacando el notorio papel que tuvo durante la guerra de independencia del Perú:

Se ha de mencionar que aún subsiste allí un puente portátil muy curioso, que ahora está cayendo en desuso, pero del que hay un espécimen en Viroy, sobre el río Huácar en el Departamento de Junín; esta antigua reliquia recibe el nombre de huaro. Se ha construido extendiendo una sola cuerda fuerte de un borde de la corriente al otro, que se asegura bien al

[71] ALSEDO, D. "Descripción geográfica de la Real Audiencia de Quito". En *DANTIN J. Exploradores y conquistadores de Indias. Relatos geográficos.* Madrid. 1934. Págs. 272-273.
[72] COBO, B. *Historia del Nuevo Mundo*. Tomo II. Madrid. 1964. Pág. 263.

tronco de un árbol o cualquier otro elemento semejante en las orillas opuestas: de esta cuerda se cuelga una bolsa hecha de cuero, cuya apariencia no se distingue del canasto de lona empleado a bordo en los barcos, de modo que corra fácilmente por ella. El pasajero se mete en esa bolsa y así se desliza tranquilamente al otro lado. Los puentes de este tipo han sido sumamente útiles para la montonera (tropas patriotas irregulares), durante la última guerra que terminó en la separación del Perú de España[73].

En su viaje de 1658 por la actual Argentina, Acarette de Biscay relataba que todos los ríos de la región eran vadeables a caballo; pero:

cuando las lluvias u otro accidente los hace crecen, el viajero los debe atravesar a nado o bien colocarse sobre un bulto por el estilo de una balsa, que un salvaje arrastra hasta el otro lado. Yo no sabía nadar, así que me vi obligado a hacer uso de este expediente dos o tres veces, cuando no pude hallar un vado. El sistema fue así: mi indio mató un toro salvaje, le quitó el cuero, lo rellenó de paja y lo ató con tientos del mismo cuero, formando un gran bulto, sobre el cual me coloqué con mi equipaje; el indio pasó nadando, arrastrándome tras él por medio de una cuerda atada al bulto (Figura 3.21)[74]*, y luego repasó el río e hizo pasar nadando los caballos y mulas hasta donde yo estaba*[75].

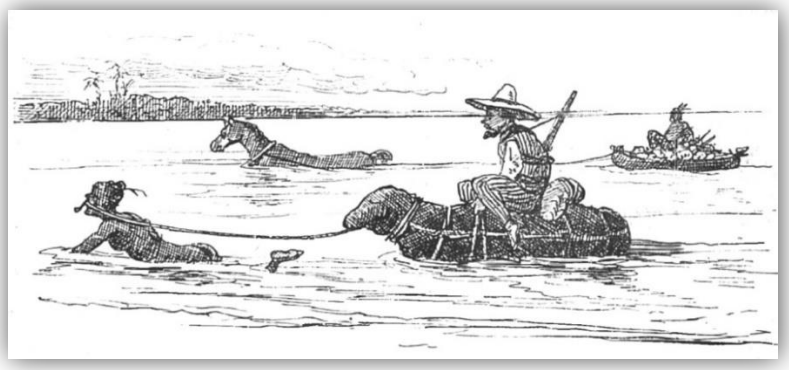


Figura 3.21. Pelota rellena

Este peculiar sistema, que permitía cruzar los cursos de agua poco profundos y no demasiado anchos, era una modificación de la denominada pelota que se empleaba con el mismo objeto en Brasil y América central. La pelota original (Figura 3.22)[76] se confeccionaba con un cuero plegado por sus bordes en forma de cuenco, que se mantenía abierto por medio de unos travesaños de madera que, a la vez servían al viajero, colocado en el fondo, para mantener el equilibrio; era remolcada por un indio que tiraba de ella con los dientes[77].

Algo parecido a una pelota cuadrada arrastrada por caballos (ver Figura 3.20 al fondo, Figura 3.23[78]) fue descrito poco más de un siglo después por Concolorcorvo cuando, tratando del río Tercero decía:

[73] SMITH, A. *El Perú* … Pág. 149.
[74] CÁRCANO, R.J. *Historia de los medios de comunicación y transporte en la República Argentina.* Tomo I. Buenos Aires. 1893. Pág. 279. Modificada.
[75] BISCAY, A. du. "Relación de un viaje al Río de la Plata y de allí por tierra al Perú con observaciones sobre los habitantes, sean indios o españoles, las ciudades, el comercio, la fertilidad y las riquezas de esta parte de América". *Cervantesvirtual.com.* https://www.cervantesvirtual.com/obra-visor/relacion-de-un-viaje-al-rio-de-la-plata-y-de-alli-por-tierra-al-peru-con-observaciones-sobre-los-habitantes-sean-indios-o-espanoles-las-ciudades-el-comercio-la-fertilidad-y-las-riquezas-de-esta-parte-de-america--0/html/ff574148-82b1-11df-acc7-002185ce6064_9.html#I_3_. Consultada el 24 de agosto de 2024.
[76] CÁRCANO, R.J. *Historia de los medios* …Pág. 281. Modificada.
[77] CÁRCANO, R.J. *Historia de los medios* …Págs. 278-280.
[78] CÁRCANO, R.J. *Historia de los medios* …Pág. 282. Modificada.

Muchachos, mujeres y hombres, aunque no sepan nadar, pasan este río en caballos, que son diestrísimos. Conducen forasteros de la una a la otra banda en un cuero de toro en figura de una canasta cuadrilonga, por el corto estipendio de dos reales, sin perder casi nada el barlovento, porque los caballos son tan diestros que siempre presentan el pecho a la corriente, y en cada viaje llevan dos hombres con su aderezo de caballos, pellones y maletas[79].

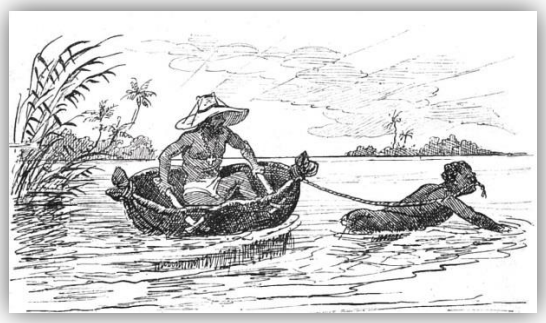


Figura 3.22. Pelota arrastrada por un nativo

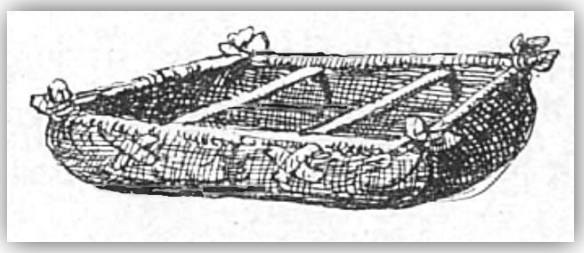


Figura 3.23. Pelota cuadrada

Figura 3.24. Sacerdote cruzando un río en un bote de cuero tirado por un indígena[80]

Más simple aún fue el procedimiento que usó Archibald Smith para navegar por aguas tranquilas:

Otro dispositivo para pasar los lagos y los ríos en los Andes es la balsa, una canoa muy pequeña hecha de juncos. Su superficie es plana, y cuando el remero y solo un pasajero se enderezan sobre ella, la canoa se hunde en el agua una o dos pulgadas de su superficie, así ocurrió la única vez que tuvimos oportunidad de utilizarla. En aquella ocasión, durante los aniegos de la estación lluviosa, hicimos nadar al ganado y nosotros cruzamos en una balsa de juncos por el río de San Juan, en la meseta del Bombón, cerca de Pasco[81].

En algunos lugares aptos para ello, el río se cruzaba en una barca guiada con maromas tendidas de una orilla a otra, que avanzaba jalando a mano un cabrestante. Se conoce una capitulación de 1615, confirmada por el virrey príncipe de Esquilache un año después, para que el maestro carpintero Juan López Portillo mantuviera una barca de este tipo para cruzar el río Apurímac en la provincia de Cuzco. El contrato le obligaba durante dos años a mantener en

[79] CONCOLORCORVO. *El lazarillo de ciegos caminantes desde Buenos Aires hasta Lima, 1773*. Buenos Aires. 1908. Pág. 53.
[80] SABO, M.J. "El cuerpo que vuelve. Formas de pensar el cuerpo indígena entre el desnudamiento colonial, el pliegue barroco y el exceso". *Cuadernos de Literatura. Revista de Estudios Lingüísticos y Literarios*. Nº 22. 2023. Figura 2. Modificada.
[81] SMITH, A. *El Perú* … Pág. 150.

perfecto estado una barca chata[82] que permitiera atravesarlo con seguridad, tanto en invierno como en verano, desde el amanecer hasta la llegada de la noche. La embarcación debía estar preparada para cargar tanto personas como animales de carga y cualquier tipo de mercancía. Portillo, en persona, y los criados, indios, esclavos y ayudantes que tuviese y fuesen necesarios, deberían asegurar el buen funcionamiento y conservación del dispositivo en todo momento. Por este trabajo, el carpintero debía abonarles el salario *que fuese justo*; a los indios, concretamente, 2 r diarios más el tiempo necesario para almorzar y comer, con el compromiso de darles buen trato y que trabajaran en exclusiva con la barca y nunca de noche, a fin de que tuvieran tiempo para descansar y dormir; los citados nativos le serían señalados a Portillo de los pueblos cercanos, sustituyéndolos cada semana para que el trabajo les fuera más llevadero. Además, el contratista debía costear las revisiones y reparaciones de la embarcación, los materiales empleados en ella y hacerse cargo de las pérdidas de bestias y mercancías cuando se debían al mal estado de la barca o a la impericia del barquero. Portillo tenía prohibido cobrar cantidad alguna en dinero ni en especie a los usuarios de este medio de transporte. Por todos estos servicios, recibiría 2.400 p ensayados anuales provenientes de la renta de la sisa de la ciudad del Cuzco[83].

En su viaje alrededor del mundo de 1777-1779, Bougainville realizó un trayecto a pie por los alrededores de Buenos Aires debiendo cruzar algunos cursos de agua con los medios usados por los lugareños, que merecieron el siguiente comentario:

> *No me olvidaré en mi vida cómo pasamos el río de Santa Lucía, río muy profundo, muy rápido y mucho más ancho que el Sena frente a los Inválidos. Se os hace entrar en una canoa angosta y larga, uno de cuyos bordos es una mitad más alto que el otro; se obliga a entrar en el agua a dos caballos, el uno a estribor y otro a babor de la canoa, y el patrón del barco, enteramente desnudo, precaución muy prudente quizá, pero poco a propósito para tranquilizar a los que no saben nadar, sostiene como mejor puede por encima del agua la cabeza de los dos caballos, cuya tarea entonces es la de pasaros nadando al otro lado si tienen fuerza para ello*[84].

Figura 3.25. Grabados de dos tambos del siglo XIX

Unos elementos imprescindibles en el sistema vial de los incas, posteriormente también empleados por los españoles, fueron los tambos o construcciones a manera de ventas o mesones

[82] Barca chata: Barca de quilla plana, abierta por proa y popa para facilitar el acceso, carga y descarga de personas, ganados y mercancías.

[83] ANÓNIMO. "Memoria y capitulación que toma por mi… corregidor de esta ciudad del Cuzco… para seguridad y pasaje del río Apurímac con Juan López Portillo…". *Revista del Archivo Histórico del Cuzco.* Nº 3. 1952. Págs. 365-369.

[84] BOUGAINVILLE, L.A. *Viaje alrededor del mundo por la fragata del rey La "Boudeuse" y la fusta La "Estrella" en 1767, 1768 y 1769.* Buenos Aires. 1946. Págs. 41-42.

situados en lugares estratégicos del camino, a distancias comprendidas entre tres y ocho leguas, casi siempre coincidentes con la longitud de las etapas (Figura 3.25)[85].

Eran atendidos por indios de los pueblos cercanos y alojaban a viajeros individuales o grupos que hacían un alto para reposar. En ellos también se almacenaban comida, forraje, leña, ropa, armas, etc., provisiones que la gente podía adquirir. Existía además personal que se alquilaba como arriero o como porteador a tambos vecinos[86].

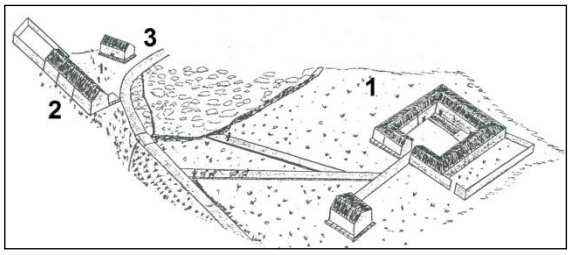


Figura 3.26. Ruinas del tambo Lama Khuchu y su reconstrucción

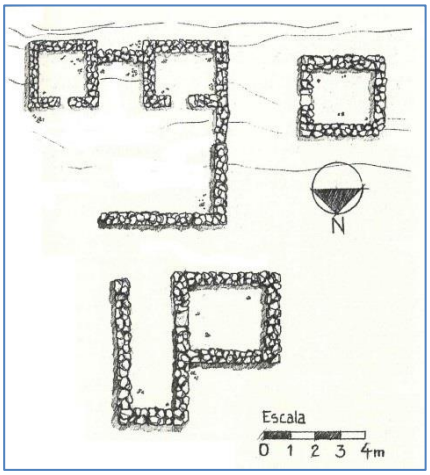


Figura 3.27. Tambo de Pillahuar (Tarija, Bolivia)

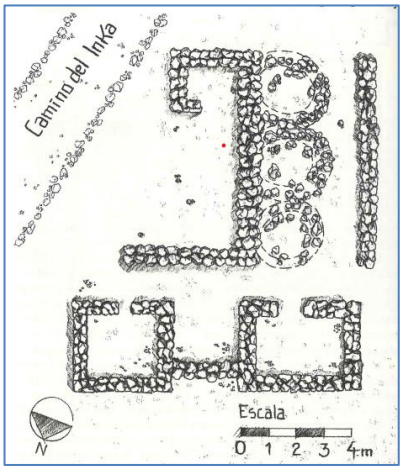


Figura 3.28. Tambo de Calderillas sur (Tarija, Bolivia)

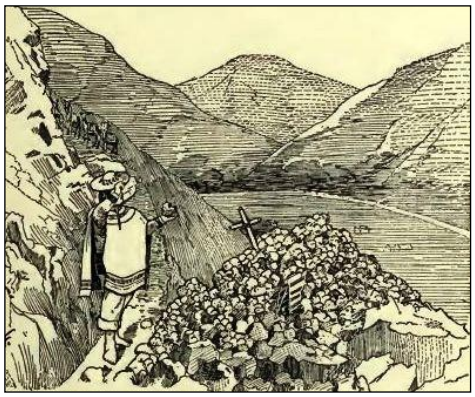
Estas instalaciones no tenían tamaño ni distribución uniforme: los había simples, como los que muestran las Figuras 3.26[87], 3.27[88] y 3.28[89] y mucho mayores, hasta el punto de constituir pueblos principales en donde habitaban los caciques. En estos grandes tambos, además de las actividades relacionadas directamente con los viajes, también consta que hubo producción de cerámica, cacería, minería, cultivos de coca, actividades ceremoniales, tareas de chasqui e hilado, actividades de control militar, funciones habitacionales para la población local, etc.

[85] (1) MORTIMER, W.G. *Peru: history …* Pág. 389; (2) SQUIER, E.G. *Un viaje por tierras* ... Pág. 136.
[86] ESCOBARI, L. *Producción y comercio en el espacio sur andino en el siglo XVII.* Cuzco-Potosí 1650-1700. La Paz. 1985. Pág. 100.
[87] AVILÉS, S.V. *Qhapaqñan* ... Págs. 231, 233.
[88] MANZO, A.A.A. *La red vial prehispánica en el sur de Bolivia.* La Plata. 2011. Pág. 83. Modificada.
[89] MANZO, A.A.A. *La red vial prehispánica* …Pág. 100.

La ubicación de los tambos estaba condicionada por la presencia de agua, de terrenos agrícolas productivos y de pastoreo y por la existencia de mano de obra cercana. Se evitaban los lugares pantanosos, abruptos, sin agua y muy próximos a las poblaciones.

Los incas no fueron los que idearon los tambos, aunque durante su dominio pudieron haber organizado más de mil instalaciones dada la amplia red de caminos de que dispusieron[90].

Estas particulares posadas tuvieron gran importancia tanto en el imperio inca como durante la presencia española debido al decisivo papel que desempeñaron en el tráfico de mercancías y en el buen servicio de los correos postales que comunicaban los distintos lugares del territorio con los centros de decisión y poder. La longitud de las etapas de transporte se planificaba teniendo los tambos por referencia, recalándose incluso temporalmente en sus alrededores. En caso contrario era preciso dormir al sereno, en lugares más o menos abrigados pero casi siempre incómodos debido al riguroso clima imperante en la región andina durante la mayor parte del año. Los españoles, por orden de Vaca de Castro (1543), mantuvieron los tambos incas cuya conservación se encargó a los encomenderos y caciques del lugar.



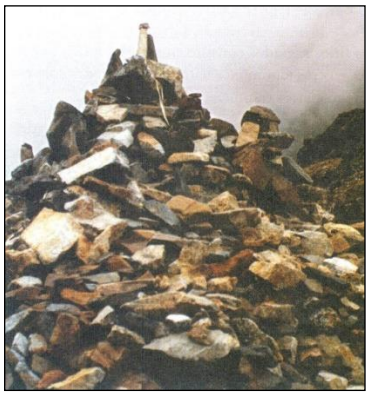


Figura 3.29. Ofrenda en una apacheta y aspecto actual de una de ellas

Figura 3.30. Viajeros frente a una apacheta en 1869

Para finalizar con las estructuras relacionadas con los viales incas, no puede dejar de citarse a las apachetas. Eran lugares ceremoniales en los que los viajeros dejaban sus ofrendas, frecuentemente piedras, creándose con el tiempo uno o más montículos algunas veces de gran tamaño (Figura 3.29)[91.] Junto a ellas se depositaban bolas de hoja de coca mascada, tierras, palos,

[90] AVILÉS, S.V. *Qhapaqñan* ... Págs. 130-134.
[91] (1) AVILÉS, S.V. *Qhapaqñan* ... Pág. 139; (2) MORTIMER, W.G. *Peru: history* ... Pág. 215.

paja, maíz, etc. Estaban ubicadas en los puntos más elevados de los caminos, frecuentemente donde comenzaba el descenso de las alturas andinas a las llanuras de la costa o de la Amazonía. Para algunos investigadores, cumplían también una función de señalización[92] (Figura 3.30)[93]. Rivero y Tschudi, en 1851, proporcionan algún detalle adicional:

> *Cuando subía una cuesta un pobre peruano, descargaba su peso al llegar a la cima, hacia las reverencias usuales precedentes a la invocación del nombre de Pachacamac, e inclinándose decía tres veces la palabra apachicta, que era la abreviación de apachicta muchhani, que quiere decir adoro al que hace llevar, doy gracias al que me ha dado la fuerza de llegar hasta aquí; y al mismo tiempo presentaba al Apachic, o Pachacamac, una ofrenda que consistía en un pelo que se arrancaba de las cejas y que soplaba en el aire, o en la coca que mascaba, en un palito, una pajita, una piedrecita o en un puñado de tierra. Aun en el día observa el viajero, en los caminos por las cumbres de las cordilleras (pachetas), montones de piedras o de tierra resultados de esas ofrendas, y todavía continúan los indios en hacer semejantes señales en los mismos lugares, aunque con muy distinta significación*[94].

[92] AVILÉS, S.V. *Qhapaqñan* ... Págs. 138-139
[93] SQUIER, E.G. *Un viaje por tierras* ... Pág. 134.
[94] RIVERO, M.E.; TSCHUDI, J.D. *Antigüedades peruanas. Imprenta Imperial de la Corte y del Estado*. Tomo 1. Viena. 1851. Págs. 149-150.

Figura 3.31. Camino inca[95]

Figura 3.32. Camino inca[96]

[95] CÁTEDRA UNESCO. Qhapaq Ñan-Sistema Vial Andino Patrimonio Cultural. https://catedraunesco.usmp.edu.pe/2018/08/21/qhapaq-nan-sistema-vial-andino-patrimonio-cultural/. Consultada el 26 de julio de 2024.

[96] GIRALDO, R. "Camino empedrado en el sitio arqueológico Soledad de Tambo. Tramo peruano del Qhapaq Ñan, Sistema Vial Andino". En *SALIN, E. Itinerarios culturales: el Camino Inca (Qhapaq Ñan, Camino principal Andino / Sistema vial Andino) ¿el caso especial de una ruta patrimonial no turística?* https://journals.openedition.org/viatourism/7387. Consultada el 26 de julio de 2024.

4. LOS CAMINOS VIRREINALES

4.1. La red general de caminos incas o Qhapaq Ñan

Los caminos que comunicaban los distintos lugares del antiguo Perú fueron, sobre todo, los utilizados durante el imperio inca. Cuando llegaron los españoles se sirvieron de ellos masivamente para desplazarse rápidamente por el interior del territorio. Tales vías de comunicación, abiertas en las variadísimas condiciones orográficas de la costa, los Andes y los valles intermedios, cruzaban lugares inhóspitos y salvajes y se mantenían en muy buen estado de conservación, hasta el punto que admiraron a algún cronista temprano, como Cieza de León, que las describió de esta forma (Figura 4.1)[97]:

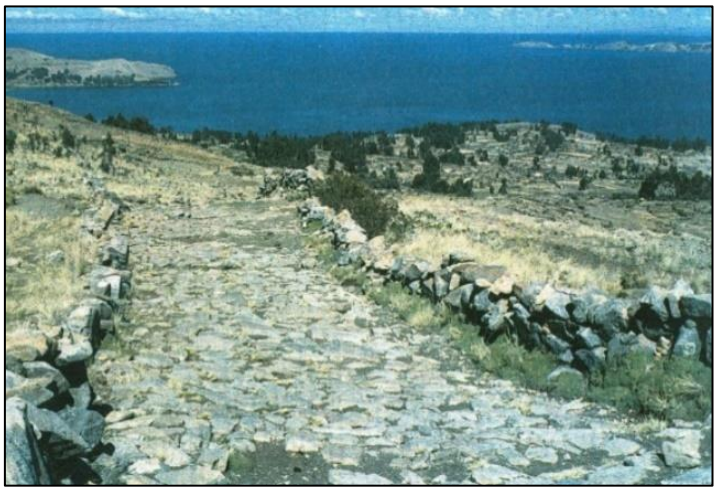


Figura 4.1. Camino inca empedrado y vallado en las proximidades del lago Titicaca

Una de las cosas de que yo más me admiré, contemplando y notando las cosas de este reino, fue pensar cómo y de qué manera se pudieron hacer caminos tan grandes y soberbios como por él vemos, y qué fuerzas de hombres bastaran a hacerlos y con qué herramientas e instrumentos pudieron allanar los montes y quebrantar las peñas para hacerlos tan anchos y buenos como están; porque me parece que si el emperador quisiese mandar hacer otro camino real como el que va del Quito a Cuzco o sale de Cuzco para ir a Chile, ciertamente creo, con todo su poder para ello no fuese poderoso ni fuerzas de hombres le pudiesen hacer si no fuese con el orden tan grande que para ello los Incas mandaron que hubiese. Porque si fuera camino de cincuenta leguas, o de ciento o doscientas, es de creer que aunque la tierra fuese más áspera no se tuviera en mucho, con buena diligencia, hacerlo; más estos eran tan largos que había alguno que tenía más de mil cien leguas, todo echado por sierras tan agras y espantosas que por algunas partes mirando abajo se quitaba la vista, y algunas de estas sierras derechas y llenas de piedras, tanto que era menester cavar por las laderas en peña viva para hacer el camino ancho y llano; todo lo cual hacían con el fuego y con sus picos. Por otros lugares había subidas tan altas y ásperas que salían desde abajo escalones para poder subir por ellos a lo más alto, haciendo entre medias de ellos algunos descansos anchos para el reposo de las gentes, [...] *y por donde había montañas de árboles y céspedes, lo hacían llano y empedrado si menester fuese.* [...] *y en tiempos de los reyes estaba limpio, sin que hubiese ninguna piedra ni hierba nacida, porque siempre se entendía en lo limpiar*[98]*.*

El contador Agustín de Zárate, en 1555, proporcionó una explicación de las razones que impulsaban a los emperadores incas a construir nuevos caminos. Concretamente, se refiere al que abrió Huayna Capac entre Quito y Cuzco, de más de 500 leguas (unos 2.700 km):

[97] INSTITUTO NACIONAL DE CULTURA. *Programa Qhapaq Ñan. Informe por cuencas hidrográficas del registro de tramos y sitios. Campañas 2003-2004*. Lima. Sin fecha. Pág. 138.
[98] CIEZA DE LEÓN, P. *El señorío de los Incas.* Madrid. 1985. Págs. 65-66.

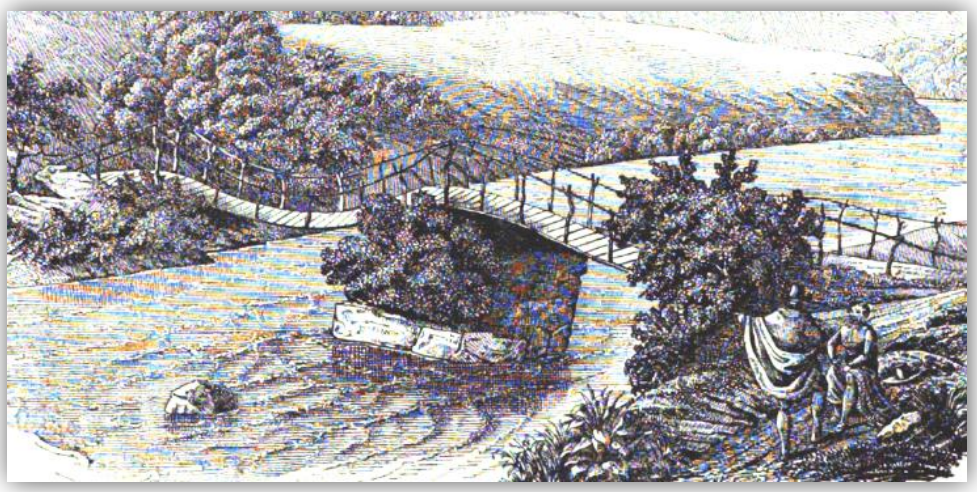


Figura 4.2. Puente de Ollantaytambo[99]

Figura 4.3. Responsable inca supervisando la colocación de mojones

Figura 4.4. Responsable inca de puentes

Cuando este Huayna Capac fue desde la ciudad del Cuzco con su ejército a conquistar la provincia de Quito, que hay cerca de 500 leguas (2.750 km) de distancia, como iba por la sierra, tuvo gran dificultad en el pasaje por causa de los malos caminos y grandes quebradas y despeñaderos que había en la sierra por donde iba. Y así, pareciéndoles a los indios que era justo hacerle camino nuevo por donde volviese victorioso de la conquista, porque había sujetado la provincia, hicieron un camino por toda la cordillera de la sierra, muy ancho y llano, rompiendo e igualando las peñas donde era menester, e igualando y subiendo las quebradas de mampostería tanto que algunas veces subía la labor desde 15 y 20 estados de hondo, y así dura este camino por espacio de las 500 leguas. Y dicen que era tan llano cuando se acabó, que podía ir una carreta por él, aunque después acá, con las guerras de los indios y de los cristianos, en muchas partes se han quebrado las mamposterías de estos pasos por detener a los que vienen por ellos, que no puedan pasar. […] *Y no contentos con haber hecho tan insigne obra, cuando otra vez el mismo Huayna Capac quiso volver a visitar la provincia de Quito, a que era muy aficionado por haberla él conquistado, tornó por los llanos y los indios le hicieron en ellos otros caminos de tanta dificultad como el de la sierra, porque en todos los valles donde alcanza la frescura de los rios y arboledas que, como arriba está*

[99] RIVERO, M.E.; TSCHUDI, J.D. *Antigüedades peruanas …* Tomo 1. Pág. 255. Modificada.

dicho, comúnmente ocupaba una legua, hicieron un camino que casi tiene 40 pies de ancho, con muy gruesas tapias de un cabo y del otro, y cuatro o cinco tapias en alto, y en saliendo de los valles continuaban el mismo camino por los arenales, hincando palos y estacas por cordel, para que no se pudiese perder el camino, ni torcer a un cabo ni a otro, el cual dura las mismas 500 leguas que el de la sierra. Y aunque los palos de los arenales están rotos en muchas partes porque los españoles, en tiempo de guerra y paz, hacían con ellos lumbre, pero las paredes de los valles se están en el día de hoy en las más partes enteras, por donde se puede juzgar la grandeza del edificio, y así fue por el uno y vino por el otro Huayna Capac, teniéndosele siempre por donde había de pasar cubierto y sembrado con ramos y flores de muy suave olor[100].

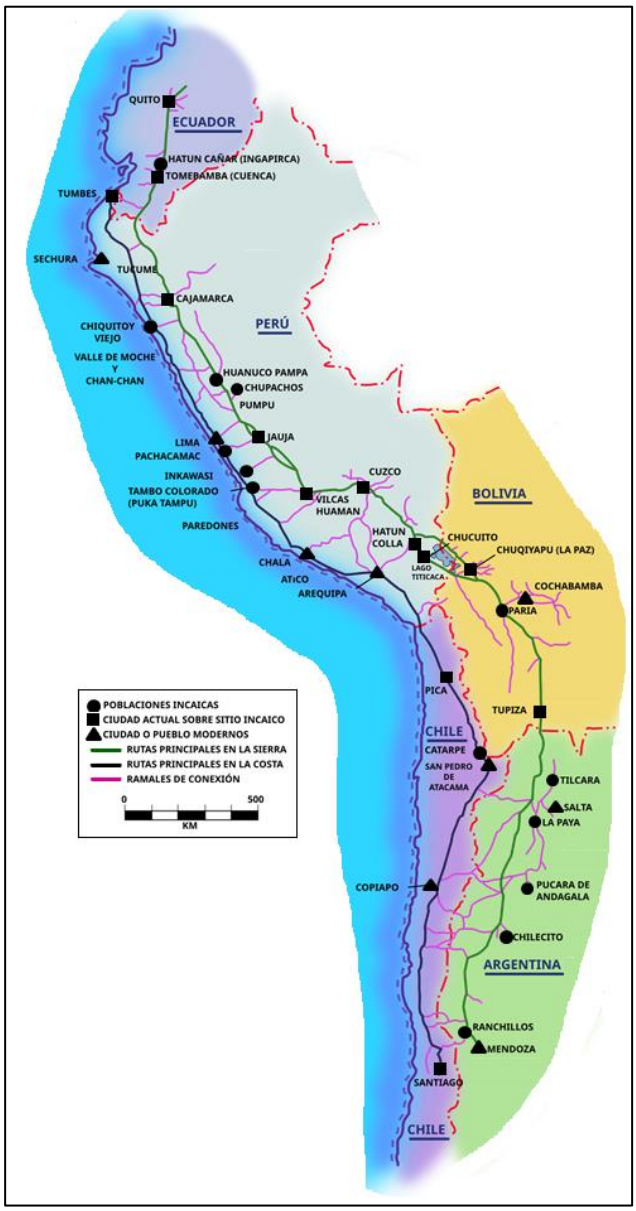


Figura 4.5. Sistema vial del Qhapac Ñan

No obstante, los caminos que encontraron los españoles no pudieron ser construidos sólo por los incas, cuyo imperio tuvo una corta duración y una extensión territorial limitada que fue acrecentándose con el tiempo; por el contrario, la mayor parte de ellos ya existía aunque cabe atribuirles el mérito de restaurarlos y mantenerlos en condiciones adecuadas[101] (Figuras 4.3 y 4.4)[102].

La intensa red vial utilizada por los incas (entre 23.000 y 60.000 km, según estimaciones) hizo posible que el aparato estatal funcionase eficientemente. De hecho, este entramado de caminos fue el instrumento sobre el cual los cuzqueños asentaron sus políticas de gobierno, la base para que los vasallos de todas las regiones subyugadas pudieran participar en programas de estado como el trabajo al servicio del Inca y la participación en la redistribución de bienes organizada por la autoridad. Estas vías de comunicación que vertebraban el estado inca enlazaban entre sí centros de producción, de almacenaje, sedes de gobierno y lugares con recursos naturales como minas, coca, sal, etc. Sin ellas, habría sido imposible que el imperio inca hubiera alcanzado las metas que logró[103].

Cuatro eran las vías principales que comunicaban las distintas provincias del Im-

[100] ZÁRATE, A. de. "Historia del descubrimiento y conquista del Perú". En *VEDIA, R. (Ed.) Historiadores primitivos de Indias.* Madrid. 1947. Pág. 471.
[101] AVILÉS, S.V. *Qhapaqñan …* Págs. 96-100.
[102] GUAMAN POMA DE AYALA, F. *Nueva crónica* ... Págs. 359, 361.
[103] MATTOS, R. "El Qhapaq Ñan del Tawantinsuyu: reflexiones sobre su significado político y social en el presente andino". *Revista de Antropología del Museo de Entre Ríos*. Vol. 1. Nº 1. 2015. Págs. 13, 19.

perio. Todas ellas partían de la plaza central del Cuzco y se dirigían a cada una de las cuatro provincias incas o suyus, de las que tomaban el nombre: así, existían los caminos al Chinchaysuyu (hacia el norte hasta Pasco, en el sur de Colombia), al Collasuyu (hacia el sur, llegando a Mendoza -Argentina- y Santiago -Chile-), al Cuntisuyu (hacia la costa pacífica de Arequipa) y al Antisuyu (a los yungas de Cuzco y al límite con la Amazonia). Estos grandes caminos a veces se desdoblaban formando dos vías pseudo equidistantes (Figura 4.5)[104]. Además existían ramales secundarios transversales que, junto con los principales, formaban un retículo de viales paralelos y perpendiculares a la dirección de la cordillera andina, denominado genéricamente Qhapaq Ñan.

La red vial que los españoles encontraron a su llegada al Perú unía la capital inca, Cuzco, con los lugares más alejados del imperio[105]. Esta red aumentó cuando, tras consolidarse la presencia española, se construyeron algunos caminos nuevos para comunicar las ciudades recién creadas con la red vial preexistente.

4.2. Las grandes rutas de transporte

En un territorio tan amplio como el virreinato del Perú, en el que el comercio terrestre constituyó una actividad fundamental, no solo para la distribución de productos sino para articular tan enorme espacio, los caminos usados fueron muchos llegando hasta lugares muy recónditos. Los principales se heredaron de los incas, a los que se unieron otros de nueva creación, como acaba de comentarse. La red estaba compuesta, básicamente, por vías terrestres, pero también hubo importantes rutas marítimas y fluviales (Figura 4.6)[106].

Entre las primeras cabe señalar la que conducía de Panamá a Lima o sus aledaños, principal entrada y salida de personas y mercancías desde y hacia Europa; acaparó este trasiego hasta que se abrió la ruta terrestre Buenos Aires-Potosí-Lima. Muy importante fue también, por su incidencia económica, la de Potosí a Lima, mediante la cual se llevaba la plata a la capital limeña como paso previo a su envío a España; no menos relevante, el transporte por mar de Chincha (a veces Pisco) a Arica permitía que el imprescindible azogue de Huancavelica llegara a las minas de Potosí y sus alrededores. Estas dos rutas por las que circulaban los dos metales fundamentales para la economía virreinal, en realidad fueron mixtas terrestre-marítimas, pues con ello se mejoró notablemente su gestión, efectividad y rapidez. El acceso a Chile, por Valparaíso o Concepción, muchas veces se realizó por mar ya que la alternativa terrestre era mucho más larga y lenta; sin embargo, las malas condiciones náuticas en invierno no siempre posibilitaban usar esta ruta. De hecho, existían un cierto número de conexiones secundarias entre el camino de Buenos Aires a Salta y el vecino Chile por Mendoza, Cuyo, San Luis, La Rioja, etc., que siempre implicaba atravesar la cordillera por algún paso de montaña, lo que muchas veces era imposible en invierno; la ruta

[104] WIKIPEDIA. *Red vial del Tahua*ntinsuyo. https://es.wikipedia.org/wiki/Red_vial_del_Tahuantinsuyo. Consultada el 3 de agosto de 2024. Modificada.
[105] GUTIÉRREZ, S.J. *Las comunicaciones …* Pág. 140.
[106] Basada en https://www.etsy.com/es/listing/539785597/mapa-de-america-del-sur-politico?gpla=1&gao=1&&utm_source=google&utm_medium=cpc&utm_campaign=shopping_es_sp_es_-art_and_collectibles&utm_custom1=_k_Cj0KCQjw0erBBhDTARIsAKO8iqQpqK94O4jb9sRHXwEONJlKTsOQ5Syp32U2Mq1tiXpY03bHOslCpVIaAuP7EALw_wcB_k_&utm_content=go_21055077575_171879651527_715362528706_pla-314954651933_c__539785597eses_432415314&utm_custom2=21055077575&gad_source=1&gad_campaignid=21055077575&gbraid=0AAAAADutTMfXrTRDWxWf6EvSvPdmbx5T5&gclid=Cj0KCQjw0erBBhDTARIsAKO8iqQpqK94O4jb9sRHXwEONJlKTsOQ5Syp32U2Mq1tiXpY03bHOslCpVIaAuP7EALw_wcB. Consultada el 1 de junio de 2025. Muy modificada.

directa desde la costa peruana implicaba atravesar el desierto de Atacama, hecho no siempre factible.

La vía fluvial más empleada, con mucho, fue la de acceso al interior del Nuevo Reino de Granada puesto que los caminos por tierra ocasionaban numerosas dificultades de todo tipo; el uso del río Magdalena fue obligado hasta el puerto de Honda, desde donde un camino conducía con rapidez a Bogotá y las ricas tierras altas.

Tras estas breves aclaraciones preliminares, se puede concluir que las rutas principales de transporte, tomando como referencia Lima, la capital virreinal, y Potosí, eran las siguientes[107] (ver Figura 4.6):

1. **Camino costero hacia el norte:** Los Reyes-Tumbez.

2. **Camino de la sierra hacia el norte:** Los Reyes-Jauja-Cajamarca-Loja-Ríobamba- Quito- Pasto- Popayán- Neiva, después por la vía fluvial del río Magdalena hasta Mompox, y luego Rio Hacha o Barranquilla.

3. **Camino costero hacia el sur:** Los Reyes-Chincha-Pisco-Ica-Nazca- Arequipa-Arica. Desde aquí partía un ramal a Copiapó/La Serena y Valparaíso en Chile; el otro ramal conducía hacia Potosí.

4. **Camino de la sierra hacia el sur:** Los Reyes- Jauja- Ayacucho- Andahuaylas-Abancay-Cuzco-La Paz-La Plata-Potosí-Jujuy-Salta-Tucumán-Córdoba–Buenos Aires. Era el gran camino del virreinato que comunicaba los cocales de Cuzco y La Paz con Potosí.

Figura 4.6. Principales rutas de transporte

5. **Ruta del Azogue***:* Huancavelica-Chincha (por tierra)[108]-Arica (por mar)-Potosí (por tierra), remontando la cordillera de Los Andes.

6. **Ruta de la Plata:** Potosí-Arica (por tierra)-El Callao, Lima (por mar).

7. **Ruta del Pescado**: Cobija-Potosí.

[107] ESCOBARI, L. *Producción y comercio en la historia de Bolivia colonial, siglos XVI-XVIII.* La Paz. 2014. Pág. 82.
[108] Puerto que en tiempos del virrey conde de Lemos (1667) fue cambiado por Pisco.

A la hora de describir estas rutas existe la dificultad de encontrar información homogénea de un mínimo detalle sobre ellas ya que ciertos tramos fueron mucho más transitados que otros o tuvieron una significación económica más relevante. Las primera descripciones generales tomaban a Cuzco como origen de una red vial que irradiaba hacia los confines del imperio inca; sin embargo, las informaciones del siglo XVIII siguen el sentido inverso, de sur a norte, partiendo de Buenos Aires hacia Tucumán, Potosí, Cuzco y Lima. Por otro lado, los caminos del Nuevo Reino de Granada formaban una compleja red vial regional que sólo comunicaba con el sur vía Quito. Por estas razones, la descripción más detallada de los caminos que sigue se ha dividido de la siguiente forma:

1. **Camino de Cuzco a La Plata y Potosí**. Sigue la ruta incaica en dirección a Charcas y Tucumán. Teniendo en cuenta que la expansión territorial española se produjo de norte a sur, fue de las primeras empleadas, con gran incidencia por la comercialización de la hoja de coca desde Cuzco y La Paz y de otros suministros hacia Potosí.

2. **Camino de Cuzco a Lima**. Continuaba la gran ruta del virreinato hasta la capital limeña.

3. **Camino de Cochabamba a La Plata y Potosí**. Partía de ruta de Cuzco a Potosí, desde Paria, en dirección oriental a fin de llegar a los cocales de Pocona y Totora, desde donde se llevaba la hoja a las minas potosinas. Un ramal nuevo permitía llegar hacia el este hasta Santa Cruz de la Sierra y las tierras bajas aledañas.

4. **Camino de La Plata y Potosí a Buenos Aires**. Fue una vía nueva usando partes del antiguo Qhapac Ñan incaico. Primero se intentó instalarla de norte a sur, desde Charcas, pero también de sur a norte, desde el Río de la Plata. Finalmente se logró pese a las enormes dificultades que plantearon la actitud belicosa de los nativos. Constituyó una vía de importancia capital para el comercio entre Lima, Charcas y el sur del virreinato, con Buenos Aires como foco económico atlántico y puerta de salida hacia España. Por este camino discurrieron los miles de mulas que serían vitales para la economía del Perú.

5. **Rutas del Azogue y de la Plata.** Camino que seguía el mercurio obtenido en las minas de Huancavelica hasta Potosí, en donde se empleaba en el proceso de amalgamación de la plata. Como este metal fue vital para la economía hispana, es obvia la importancia de esta ruta mixta terrestre-marítima-terrestre, y prueba de ello fue la presencia e intervención de la Corona en todo momento y en todo el proceso del transporte. Seguía el camino Huancavelica-Chincha-Arica-Potosí. La **Ruta de la Plata** compartía con ésta el trayecto Potosí-Arica, empleándose los mismos animales, llevando mercurio en una dirección y plata al regreso, embarcándose hasta Lima.

6. **Ruta del Pescado**. Camino de Cobija a Potosí que recorría amplias zonas desérticas.

7. **Caminos del Nuevo Reino de Granada**. Red prácticamente independiente de las anteriores, sobre todo de importancia regional.

4.3. Camino de Cuzco a La Plata y Potosí

Este camino fue potenciado por la expansión española hacia el sur y por el temprano transporte de la hoja de coca hacia las minas de Potosí. Partía de Cuzco hacia el SE, por el Collasuyu, alcanzando Ayaviri, en las proximidades del lago Titicaca. Llegado a la bifurcación del Umasuyu, la ruta se desviaba hacia el norte, bordeando el lago, atravesaba Huancane, Pucarani, La Paz, Ayo-Ayo, Caracollo, Oruro y de aquí, por un ramal secundario, a Potosí. Alternativamente la ruta podía

seguir un poco más por el camino principal hasta Chayanta y Chuquisaca, tomando un posterior desvío secundario a la villa imperial (Figura 4.7)[109].

A esta ruta de gran desarrollo se le unirían los ramales mucho más cortos provenientes del resto de las zonas cocaleras. De norte a sur, primero enlazaría el camino secundario de los yungas de La Paz, tanto de las áreas norteñas de Coroico como de las sureñas de Chulumani. Mucho más al sur, los ramales provenientes de Totora y Pocona, por un lado, y de Tarabuco, por el otro, se encontrarían en La Plata (Sucre o Chuquisaca), desde donde un tercer ramal conduciría a Potosí, coincidiendo allí con el camino desde Cuzco y La Paz.

Cabe señalar que, por su ubicación, La Paz no estaba situada en el camino inca por lo que entrar en la ciudad significaba un desvío que no siempre los comerciantes estaban dispuestos a realizar. Por eso, en octubre de 1549 el cabildo solicitó a La Gasca una disposición para que las personas que viajaran a Charcas, al llegar a Laja:

> […] *se vayan y encaminen a la dicha ciudad de Chuquiabo* (La Paz) *y los que vinieren de la provincia de los Charcas, en llegando que lleguen al pueblo de Calamarca, dejando el camino que va a dar a Viacha, continúen el camino que va a dar a Nuestra Señora de La Paz*[110].

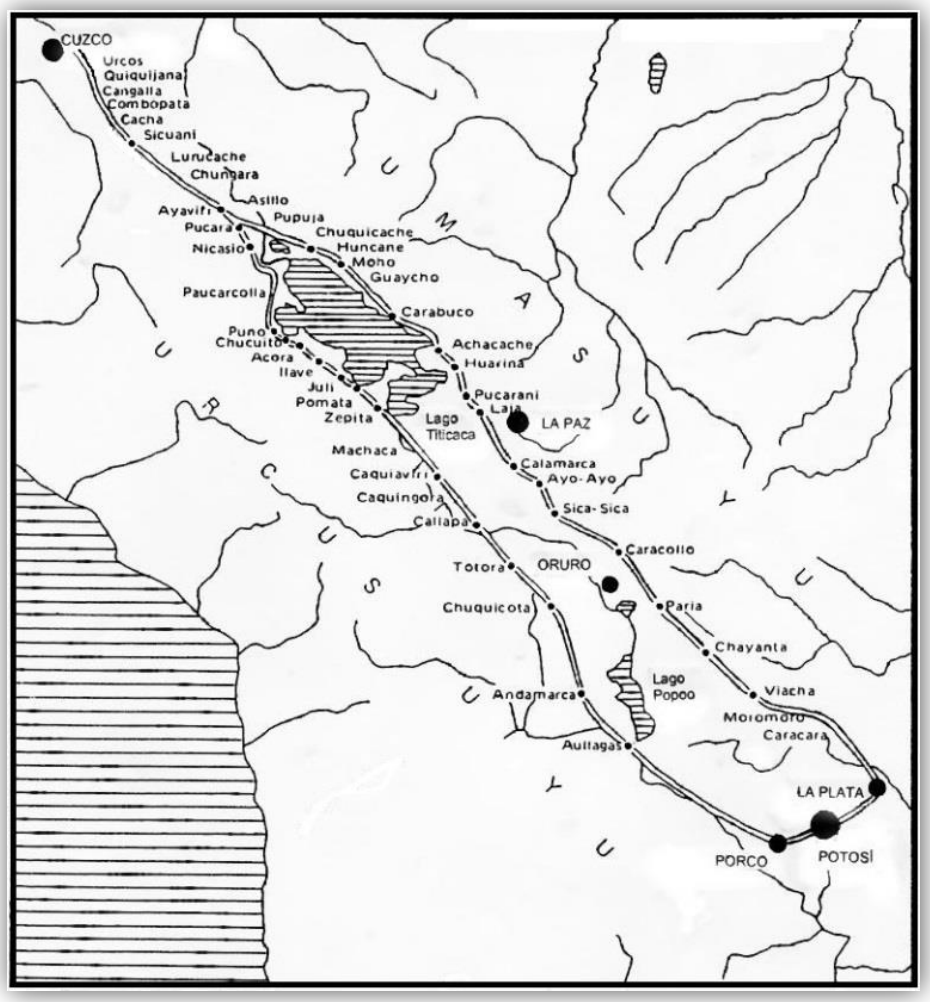


Figura 4.7. Rutas de transporte de Cuzco a Potosí con indicación de los tambos

[109] GLAVE, L.M. *Trajinantes …* Pág. 431. Modificada.
[110] CRESPO, A. *El corregimiento de La Paz, 1548-1600.* La Paz. 1972. Págs. 107-108.

La Gasca atendió la petición y dictó una provisión según la cual todas las recuas con mercancías de Castilla que fuesen para Potosí debían entrar antes en La Paz, permaneciendo en ella varios días para que los habitantes de la ciudad pudieran adquirir los productos que transportaban y les fuesen necesarios. Sin embargo, los comerciantes, para escapar de esta obligación de paso y estancia, pedían precios tan elevados que la población no podía adquirirlos por falta de suficientes medios económicos. Para atajar este problema, el cabildo prescribió el 21 de febrero de 1559 que todas las recuas que llevaban mercaderías a Potosí entraran forzosamente en la ciudad, dando prioridad a los vecinos para comprarlas hasta un monto individual de 100 p. Al mismo tiempo, redujo los beneficios de los comerciantes en un 30% respecto de los que percibían en Potosí puesto que la distancia recorrida hasta La Paz desde el punto de partida de las recuas era menor y el camino más fácil[111]. Con ello se garantizaba el abastecimiento de la ciudad a precios razonables y no se perjudicaba en exceso a los comerciantes que podían llegar a Potosí con una buena parte de sus mercancías.

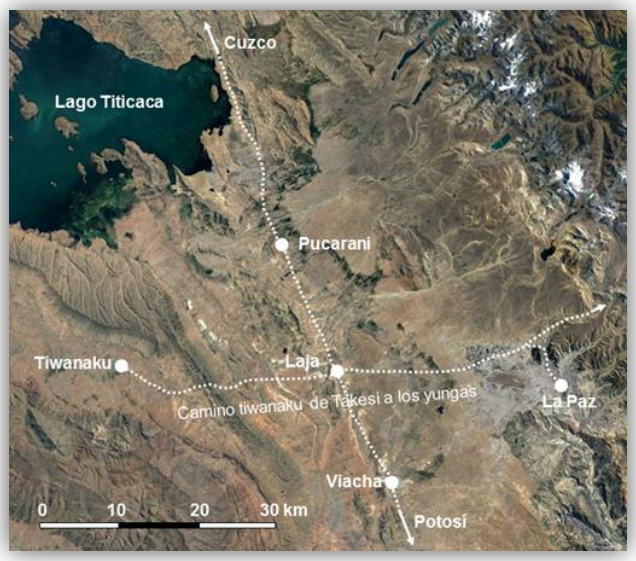


Figura 4.8. Caminos en el entorno de La Paz

El acceso de la ciudad de La Paz al camino general de Cuzco a Potosí, era inmediato dada la proximidad de la ciudad al mismo. La Figura 4.8[112] muestra la red vial próxima y dicho acceso. Por una parte existía el camino de Tiwanaku a los yungas (el denominado Takesi)[113] que cortaba casi perpendicularmente a la que conducía de Cuzco hacia el sur, orillando el lago Titicaca por el este. Esta circunstancia fue vital para erigir La Paz en su ubicación inicial, hecho que obedeció a una medida estratégica: en 1538 se fundó La Plata y se inició la explotación de las minas de Porco; poco después, en 1545, se descubrieron las vetas argentíferas del Cerro Rico de Potosí, que comenzaron a extraerse inmediatamente. El traslado de los metales preciosos hacia Lima por vía terrestre usando el camino inca existente que llevaba a Cuzco, recomendó erigir una nueva ciudad en un lugar estratégico que garantizara la protección al comercio y transporte de los mismos[114]. En el sitio

[111] FEYLES, H.G. *Actas capitulares de la ciudad de La Paz, 1548-1554.* Tomo I. La Paz. 1965. Págs. 964-966.
[112] Autor sobre base de Google Earth.
[113] ESTEVEZ, J. "Qhapaq Ñan Bolivia. La red vial prehispánica …". Cuadro de los caminos de la cultura tiwanaku.
[114] (1) MIRANDA, B. "Las minas y asiento del Porco: nuevos datos sobre la hacienda rica de Hernando Pizarro en Indias". *Temas Americanistas.* Nº 33. 2014. Págs. 153-174; (2) UNIVERSIDAD DE LOYOLA. *Fundación de Nª Sra. de La Paz*. 2021. https://www.loyola.edu.bo/portal/la-universidad/noticias/20-de-

elegido se construyó La Paz, cuya fundación tuvo lugar en 1548. Inicialmente se optó por emplazarla en Laja, en el cruce de los dos caminos citados. Poco después, a los tres días, fue trasladada a un emplazamiento más resguardado en la cabecera del río Chuquiabo que, además de ser aurífero, disponía de amplios terrenos que podían dedicarse a la agricultura. Para llegar a la nueva ubicación utilizaron el citado camino Takesi, construyendo un ramal descendente de acceso a la población.

La ruta hacia el Alto Perú se mantuvo estable hasta el fin del período virreinal, consolidándose y formando parte del principal circuito comercial surandino en la segunda mitad del siglo XVIII. En la Figura 4.9[115] se indica el trazado más frecuentado entre Lima y Potosí, señalando los corregimientos atravesados. Como puede observarse, el recorrido alternaba sectores de los antiguos caminos del Umasuyu y del Urcusuyu, según la demanda local de mercancías.

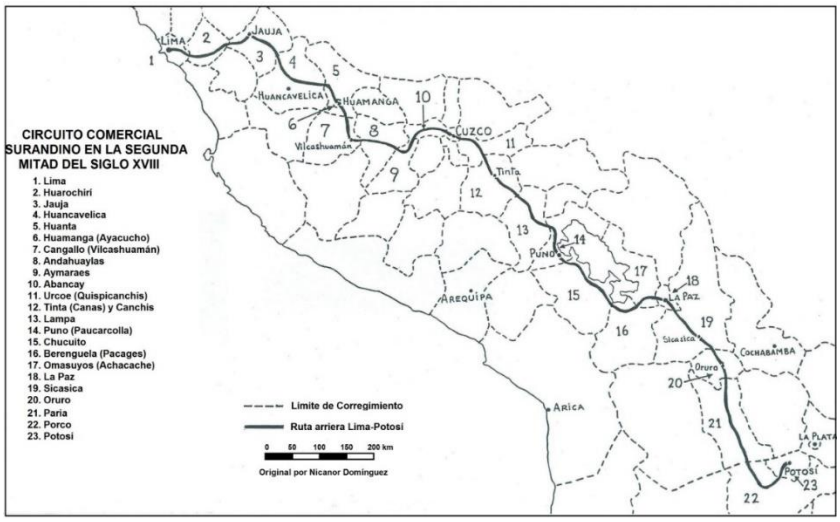


Figura 4.9. Circuito comercial surandino en la segunda mitad del siglo XVIII

La distancia entre Cuzco y Potosí era de unos 1.100 km y tardaba en recorrerse dos meses y medio aproximadamente.

Para encontrar una descripción detallada, hay que esperar hasta que la recorriera e inspeccionara Alonso Carrió de la Vandera, nombrado en 1771 visitador de correos del territorio comprendido entre Lima y Buenos Aires. En su libro *El lazarillo de ciegos caminantes*, escrito bajo el pseudónimo de Concolorcorvo, describe los caminos que estaban bajo su jurisdicción y recorrió personalmente entre 1771 y 1773, dejando constancia de su estado y dotación de servicios así como de otros asuntos relacionados con el transporte y cría de mulas, entonces principales elementos de transporte. El camino fue recorrido de sur a norte, es decir, de Potosí y La Plata a Cuzco, siendo los hechos más reseñables de su descripción los que se indican seguidamente.

Decía Carrió de la Vandera que el vecindario de la villa potosina y su ribera se componía de forasteros entrantes y salientes, compuestos por todas clases de gentes. La frialdad del territorio, debido a su elevada altitud, condicionaba calles y viviendas, que eran estrechas para cortar los fuertes y heladores vientos que muchas veces se producían. En esta época, las minas del Cerro Rico estaban en decadencia y buena parte de la plata que llegaba a la Casa de Moneda provenía de

octubre-fundaci%c3%b3n-de-la-paz. Consultada el 6 de agosto de 2024.

[115] O'PHELAN, S. *Un siglo de rebeliones anticoloniales. Perú y Bolivia 1700-1783.*Cuzco. 1988. Pág. 109. Modificada.

explotaciones en las vecinas provincias de Chichas, Porco y otras. Pese a su riqueza, no había en la villa un edificio suntuoso, a excepción de la citada ceca, que era verdaderamente magnífica. Potosí siempre estaba bien abastecida de alimentos comunes que llegaban de múltiples lugares, incluida la costa pacífica; sin embargo, una peculiaridad de la villa era la ausencia de arrieros debido a que no había pastos en sus alrededores; como las mulas que llegaban desde Salta lo hacían en malas condiciones debido a lo duro del camino, paraban lo justo para darse un respiro y continuar hasta los pastizales que había camino de La Plata, siguiendo el itinerario que se indica en la Tabla 4.1.

ITINERARIO	LEGUAS
Potosí-Tambo Bartolo	8
Tambo Bartolo-Tambo Nuevo	8
Tambo Nuevo-La Plata	9
Total	25

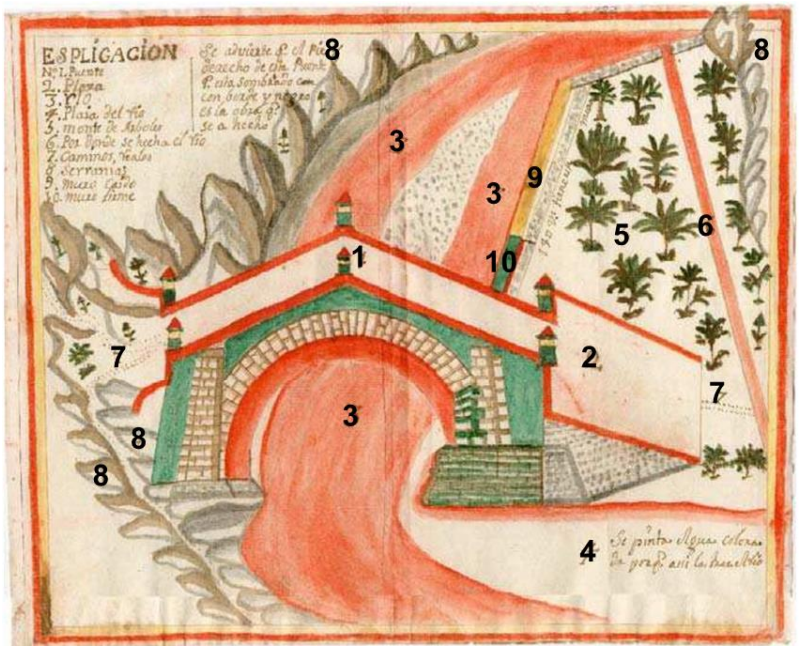
Tabla 4.1. Itinerario y leguaje de Potosí a La Plata

La ruta tenía 8 o 9 leguas en las que se podía trotar y galopar. El resto el piso era de piedra suelta, lajas y algunas cuestas. A 4 leguas de la salida de Potosí había una casa de baños que aprovechaba un manantial de agua caliente; existían corrales y provisión de paja. Tras recorrer otras 4 leguas se llegaba a Tambo Bartolo, pequeña hacienda que solo producía algo de cebada para sustentar a las caballerías y vender a los viajeros. El Tambo Nuevo, recién construido, disponía de dos piezas capaces de hospedar cómodamente a 20 personas, con corrales para bestias, cocina y una pulpería surtida de las cosas que más necesitaba el viajero común. Era el único sitio, en esta travesía, que podía mantener mulas pastando. Además de los dos comentados, existían más de diez tambillos que ofrecían aposentos rurales y artículos corrientes a hombres y bestias. Desde Tambo Nuevo, los viajeros iban regularmente a comer y sestear a las orillas del río Pilcomayo. Se bajaba a él por una cuesta perpendicular de un cuarto de legua, aunque sin grave riesgo, porque tenía buen piso. La quebrada era cálida y agradable. En la orilla potosina había varias rancherías con algunos pequeños campos de maíz y cebada cuyos propietarios servían de chimbadores[116] para vadear el río. A medio cuarto de legua del vado, caminando por la orilla opuesta, estaba el puente sobre el río para llegar a La Plata, que solo usaban los arrieros que transitaban de Escara a Chuquisaca. Era una obra magnífica, fuerte y ornamentada con lápidas, aunque, en circunstancias normales, era inútil porque el río tenía vado; no así en las avenidas[117]. Su construcción comenzó en 1721 pero antes de cumplir 20 años, comenzó a sufrir daños, debiendo ser reparado en diversas ocasiones; desapareció a fines del siglo XVIII, cuando ya se le había adicionado un segundo arco, posiblemente como consecuencia del ensanchamiento del brazo secundario del río[118]. Cuando lo cruzó Concolorcorvo, ya advirtió el deterioro que presentaba. La Figura 4.10[119] muestra un dibujo esquemático del puente, posiblemente fechada en 1778, en donde se señalan las últimas reparaciones efectuadas en el estribo derecho.

Al río Pilcomayo seguía el Cachimayo, que daba lugar a un valle más ameno que, por ello, estaba poblado en sus dos orillas. No era muy caudaloso pero, en tiempo de avenidas, detenía

[116] Chimbador: Hombre experto en atravesar ríos.
[117] CONCOLORCORVO. *El lazarillo de ciegos …* Págs. 158-167.
[118] ANÓNIMO. "Esquema del puente y sus daños". Archivo Nacional de Bolivia, EC 1778, 122. En *LIMPIAS, V.H. Los puentes sobre el río Pilcomayo: 1650-2011.* Academia Nacional de Ciencias de Bolivia. https://www.academia.edu/24287097/LOS_PUENTES_SOBRE_EL_R%C3%8DO_PILCOMAYO_1650_2011. Consultada el 7 de junio de 2025.
[119] ANÓNIMO. "Esquema del puente y sus daños"…. Modificada.

varios días a los viajeros por no tener puente ni vado practicable. Desde aquí se continuaba en dirección a La Plata[120]. Esta ciudad, por otro nombre Chuquisaca, era sede de la Real Audiencia de



EXPLICACIÓN
1. Puente
2. Plaza
3. Río
4. Playa del río
5. Monte de árboles
6. Por donde se echa (desvía) el río
7. Caminos reales
8. Serranías
9. Muro caído
10. Muro firme

Se advierte que el pie derecho de este puente está sombreado con borde y negro; es la obra que se ha hecho

Figura 4.10. Puente sobre el río Pilcomayo (¿1778?)

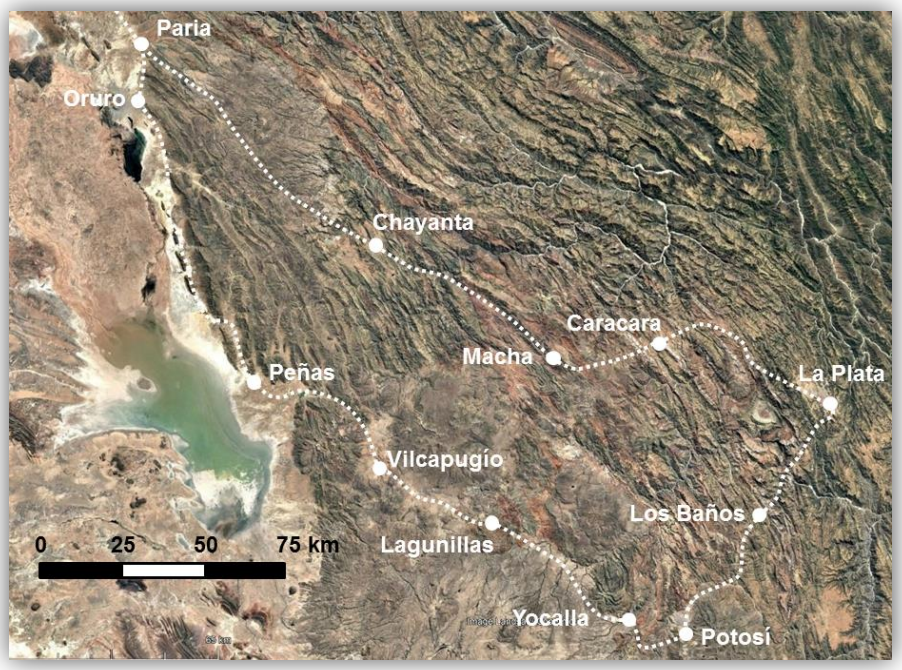


Figura 4.11. Rutas de Potosí a Oruro, directa y por La Plata

Charcas, importantísimo tribunal con atribuciones en un amplio territorio. Estaba situada en un altozano rodeado de una estrecha y poco profunda quebrada. El clima es benigno, las calles anchas y había muchas y grandes casas que se podían reputar por palacios, por lo que para Concolorcorvo constituía la ciudad más hermosa y más bien planeada de todo el virreinato. El trato de las gentes

[120] CONCOLORCORVO. *El lazarillo de ciegos* … Págs. 167-168.

era agradable y abundaba de todo lo necesario para vivir cómodamente, aunque todos estaban de acuerdo en que escaseaba el agua debido al reducido caudal del manantial que la abastecía[121].

Concolorcorvo continuaba su descripción de la ruta hacia Cuzco interrumpiéndola en La Plata y retomándola a partir de Potosí, desde donde seguía a Oruro. De esta forma hacía ver que la vía tradicional incaica por Paria, Chayanta, La Plata y ramal a Potosí, que continuaba la del Umasuyu, había sido sustituida, al menos para los correos que de él dependían, por la directa desde la villa imperial a Oruro. La Figura 4.11 muestra ambos trayectos, aproximadamente. En detalle, el camino seguía la ruta que se indica en la Tabla 4.2.

ITINERARIO	LEGUAS
Potosí-Yocalla	10
Yocalla-La Leña	6
La Leña-Lagunillas	6
Lagunillas-Vilcapugío	8
Vilcapugío-Ancato	5
Ancato-Las Peñas	4
Las Peñas-Yruma	4
Yruma-Venta de enmadio	4
Venta de en medio-Oruro	9
Total	56

Tabla 4.2. Itinerario y leguaje de Potosí a Oruro

La salida de Potosí se hacía por la quebrada de San Bartolomé; el camino se había reparado recientemente y se podía circular al trote. Hasta Yocalla era necesario ascender penosamente dos cuestas con el piso de lajas; en la bajada al pueblo existía un puente de cantería muy fuerte y resistente. No había tambo aunque los indios tenían unos estrechos alojamientos, a modo de cuevas, en los que se podían meter las camas de viaje, dejando los equipajes apilados en un estrecho patio. El resto del camino hasta Oruro se recorría al trote largo y sin riesgo. El territorio era yermo, las mulas flacas y el ganado pequeño ya que los hielos aniquilaban el poco pasto que crecía. Las jornadas desde las Peñas a Oruro eran de 9 leguas, que no podían hacer sin descanso las débiles mulas de los indios.

ITINERARIO	LEGUAS
Oruro-Caracollo	8
Caracollo-Panduro	5
Panduro-Sicasica	8
Sicasica-Ayo Ayo	8
Ayo Ayo-Cajamarca	5
Cajamarca-La Ventanilla	6
La Ventanilla-La Paz	4
Total	44

Tabla 4.3. Itinerario y leguaje de Oruro a La Paz

La villa Oruro, según Concolorcorvo, seguía a Potosí en grandeza, porque había cajas reales en las que se fundían anualmente unas 600 barras de plata de 200 marcos de peso (46 kg cada barra; 27,6 t en total), que valían 1.200.000 pesos. Estaba situada en medio de una dilatada pampa de casi 9 leguas, la mayor parte salitrosa y cenagosa. Se proveía del fértil valle de Cochabamba, como Potosí; los pastos eran escasos y solo aptos para ganado menor, que lo aprovechaba proporcionando carne sabrosa aunque dura[122]. El camino seguía hasta La Paz siguiendo el viejo

[121] CONCOLORCORVO. *El lazarillo de ciegos* … Págs. 169-172.
[122] CONCOLORCORVO. *El lazarillo de ciegos* … Págs. 177-184.

camino inca del Umasuyu en dirección noroeste, desviándose en el tramo final hasta la capital paceña. El itinerario se muestra en la Tabla 4.3 y en la ya citada Figura 4.7.

Figura 4.12. Pampa de Oruro

La salida de Oruro se hacía sobre una pampa salitrosa de más de 4 leguas (Figura 4.12)[123], que, en tiempo seco, se caminaban al trote en dos horas y media; en tiempo de lluvias se encharcaba y, por zonas, se anegaba, por lo que los viajeros prudentes se desviaban para circular por la falda de los cerros inmediatos, pese a que se daba un rodeo de más de dos leguas. En tiempo seco, el trayecto a Caracollo (8 leguas) se hacía en cinco horas, mientras que en la época de lluvias se tardaban ocho. El resto del camino no tenía riesgo y se circulaba al trote y al galope, excepto a la entrada y salida de los pueblos. En todo este trayecto los servicios eran malos: tambos sin puertas, mulas flacas y resabiadas, corderos y pollos flacos y huevos con pollos nonatos o helados; sin embargo, si se tomaban precauciones y se pagaba más, estos inconvenientes se salvaban.

La ciudad de La Paz estaba situada a media distancia entre Potosí y Cuzco, en una quebrada honda de muy buen clima. En aquellos momentos se cogía mucho oro en los arroyos que entretejían la ciudad, básicamente por indias que también pescaban en sus aguas. Anualmente se sacaban 5.000 marcos de oro (1.150 kg), valorados en 625.000 pesos. Entraba, también, mucha hoja de coca que producía miles de pesos a los cultivadores de los yungas situados al oriente. La ciudad era una de las más ricas del virreinato, y esta riqueza se plasmaba en los vestidos de las gentes y los ajuares domésticos, aunque no en la calidad de sus edificios[124].

El siguiente tramo del camino, el final, llevaba hasta Cuzco. En esta ocasión, el itinerario que describe Concolorcorvo cruza el altiplano desde La Paz para rodear el lago Titicaca por el oeste, siguiendo el antiguo camino inca del Urcusuyu (ver Figura 4.7). La Tabla 4.4 señala la ruta.

ITINERARIO	LEGUAS	ITINERARIO	LEGUAS
La Paz-Laja	7	Paucarcolla-Juliaca	6
Laja-Tiwanacu	7	Juliaca-Nicasio	6
Tiwanacu-Huaqui	4	Nicasio-Pucará	6
Huaqui-Zépita	7	Pucará-Ayaviri	6
Zépita-Pomata	7	Ayaviri-Chungará	9
Pomata-Juli	4	Chungará-Lurucachi	9
Juli-Ylave	5	Lurucachi-Cacha	6
Ylave-Acora	5	Cacha-Quiquijana	10
Acora-Chucuito	3	Quiquijana-Oropesa	8
Chucuito-Puno	4	Oropesa-Cuzco	5
Puno-Paucarcolla	2	Total	125

Tabla 4.4. Itinerario y leguaje de La Paz a Cuzco

[123] Autor sobre base de Google Earth.
[124] CONCOLORCORVO. *El lazarillo de ciegos* … Págs. 185-188.

El camino pasaba primero por Laja, asentamiento primitivo de la capital paceña, llegando después al pequeño pueblo de Tiwanacu, la segunda posta. Antes de entrar en la provincia de Chucuito estaba el Desaguadero, denominado así porque por ese lugar rebosaba el lago Titicaca en dirección al sur. Para cruzarlo había un puente formado por balsas de totora, casi a ras del agua, de paso muy fácil pero arriesgado si alguien cayese al agua debido a su profundidad y fuerte corriente. Siguiendo la orilla se atravesaban diversas postas hasta llegar a Puno, villa de numeroso vecindario, la mayor parte españoles y mestizos, que hubiera superado en doce años a Potosí si no se hubiera malogrado la gran mina que allí había. Tenía dos tambos muy buenos en los que se podían alojar cómodamente los pasajeros, abundando los artículos necesarios para hombres y bestias. A 2 leguas de Puno, por un camino algo escabroso pero sin riesgo y apto para trotar, se llegaba al pueblo de Paucarcolla que, en esos momentos, estaba arruinado; en él se proveían los viajeros de mulas rápidamente porque las había en gran cantidad. Tras salir al camino, se llegaba a un cruce, uno de cuyos ramales conducía al tambo de Juliaca. Recorridas 12 leguas se entraba en Pucará, en cuyas inmediaciones confluían los caminos incas del Umasuyu y Urcusuyu, que a partir de allí avanzaban siendo uno en dirección a Cuzco.

Figura 4.13. Tramo final del camino entre Oropesa y Cuzco

Aquí se empezaban a notar los rigores climáticos de la cordillera de Vilcanota: caían muchos rayos y nevaba tan copiosamente que en diez minutos se cubrían las calles de nieve, haciéndolas impracticables para el tráfico. También granizaba y llovía aunque las tormentas no eran de mucha duración. Más adelante, a partir de Chungará (Santa Rosa) había una corta subida y se empezaba a bajar sin riesgo, pero con las incomodidades de la cordillera, que rara vez dejaba de arrojar granizo, lluvia helada y vientos que traspasaban los cuerpos. A 9 leguas estaba situada la posta Lurucachi; desde Potosí a este sitio el país era frío y muy expuesto a que las heladas arrasasen los pastos; además, en época lluviosa se anegaban los campos obligando a dar largos rodeos guiados por prácticos o baqueanos de la zona para no perderse, y a suprimir las caminatas nocturnas. Desde Lurucachi hasta Cuzco se caminaba por un país templado, y en partes caliente, sin incomodidades, muchas veces por terreno llano. Se llegaba así al pueblo de Quiquijana, que estaba dividido por un gran río que las personas cruzaban mediante una oroya o tarabita, mientras que las mulas lo vadeaban no sin dificultad.

Oropesa era una posta adecuada ya que disponía de buenos pastos en sus contornos; además, dentro del mismo pueblo se cultivaba alfalfa, cebada y otros frutos para alimentar las mulas. Distaba solo 5 leguas de Cuzco (Figura 4.13)[125], de buen camino en tiempo seco y muy penoso en el de lluvias por los muchos charcos que se formaban en sus baches y rodadas. Poco después, se divisaba Cuzco, final del viaje[126].

Figura 4.14. Mapa del Perú (1658)

El camino de La Plata a Cuzco puede seguirse, completo, en el mapa del Perú del francés de Nicolás Sansón de 1658 (Figura 4.14)[127]. No está indicado expresamente pero sí los distintos tambos o pueblos cuya alineación lo señala perfectamente. Desde Chuquisaca hacia el norte sigue la ruta

[125] Autor sobre base de Google Earth.
[126] CONCOLORCORVO. *El lazarillo de ciegos* … Págs. 189-203.
[127] SANSON, N. *Cartes generales de toutes les parties du monde*. Paris. 1658. Le Perou. Nº 104. https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b52510038g/f10.planchecontact. Consultada el 16 de junio de 2025. Modificada.

del Umasuyu hasta Laja, con derivación a La Paz (en línea continua roja). Después, gira hacia el oeste para ajustarse al de Urcusuyu hasta Ayaviri (línea azul). A partir de aquí sigue el camino general hasta Cuzco (línea verde). Se ha representado esquemáticamente el resto del camino del Umasuyu hasta que entronca con su paralelo (línea roja de puntos). El mapa contiene alguna imprecisión, como es situar a Oruro (Hururo) inmediatamente al norte del lago Titicaca, en la misma posición que tiene respecto del lago Popoó; hay, evidentemente, una confusión de lagunas. En cualquier caso, el mérito del plano es indicar la ruta Cuzco-La Plata-Potosí a mediados del siglo XVII.

4.4. Caminos de Cuzco a Lima

En esta descripción se sigue la narración de Concolorcorvo, que es el que la hizo con mayor detalle. La ruta estaba dividida en tres grandes tramos: Cuzco-Huamanga (actual Ayacucho), Huamanga-Huancavelica y Huancavelica-Lima. El itinerario y leguaje de la primera etapa se indica en la Tabla 4.5.

ITINERARIO	LEGUAS	ITINERARIO	LEGUAS
Cuzco-Zurite	7	Pincos-Andahuaylas	6
Zurite-Limatambo	6	Andahuaylas-Uripa	8
Limatambo-Marcahuasi	4	Uripa-Hivías	10
Marcahuasi-Curahuasi	6	Hivías-Cangallo Tambo	8
Curahguasi-Tambo Urco	6	Cangallo Tambo-Huamanga	6
Tambo Urco-Cochacajas	6	Total	79
Cochacajas-Pincos	6		

Tabla 4.5. Itinerario y leguaje de Cuzco a Huamanga

Decía el visitador de correos que la salida de Cuzco para Lima era costosa porque los españoles habían descuidado el mantenimiento del camino de los incas, que se deterioraba con el constante trajín del ganado vacuno que lo atravesaba en época de lluvias. Las grandes acumulaciones de aguas que se formaban en los huecos y agujeros del piso y en las zonas inundables se podían desaguar construyendo un canal que liberaría una extensa pradera de la que se beneficiaría el ganado, pero esa propuesta no se había llevado a la práctica. Todo el país restante, hasta Huamanga, se componía de cuestas y barrancos, valles y algunos llanos, en donde abundaban cañaverales y trapiches.

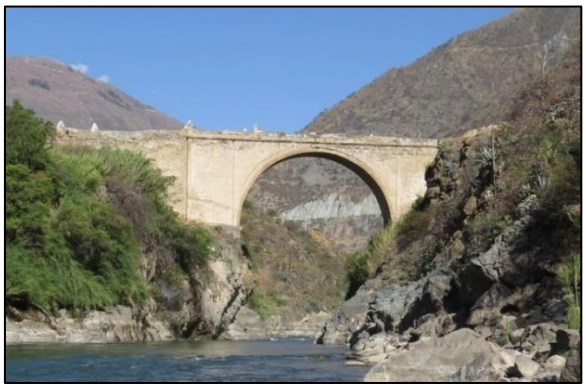


Figura 4.15. Puente de Pachachaca

Para llegar a la ciudad de Abancay era preciso bajar una cuesta formidable en la que, en temporada de lluvias, se formaban unos caballones con surcos tan profundos que las mulas apenas llegaban con sus patas al fondo; en ellos se acumulaba tal cantidad de barro que la marcha era

costosa y con riesgo de perder el equilibrio y caer por el precipicio. Pasada la población, la cuesta seguía y a su final se encontraba el gran puente de piedra de Abancay, o de Pachachaca por ser éste el nombre del río que permitía cruzar (Figura 4.15)[128]. Tenía un solo ojo y unía las provincias de Abancay y de Andaguaylas; pese a su robustez estaba en estado ruinoso cuando lo cruzó Concolorcorvo, momento en que seguía siendo atravesado por todas las caballerías que circulaban por el camino. Pasando el puente se entraba en la provincia de Andaguaylas, toda ella formada por cerros, barrancos y valles cálidos con abundante vegetación en donde había pequeñas haciendas que cultivaban caña y trapiches azucareros. Más adelante de la capital provincial, el camino llegaba a las inmediaciones del santuario de la Virgen de Cocharcas, que era objeto de gran devoción plasmada en la magnificencia de su templo y en las celebraciones anuales que le dedicaba la comunidad

Todo el camino, desde Zurite a Cangallo, era de temperatura muy cálida, el aire, además, estaba infectado de mosquitos que molestaban mucho, particularmente desde las nueve de la mañana hasta las cuatro de la tarde, por lo que los viajeros debían tomar precauciones. Había también multitud de murciélagos que, pegándose a los cogotes de las mulas, les chupaban la sangre, dejando una herida que se inflamaba. Las mulas expertas, apenas les sentían, se revolcaban en el suelo y pasaban sus patas por encina del cuello, con lo que conseguían matar algunos, o, por lo menos, espantarlos.

Poco después de Cangallo se llegaba a Huamanga. La ciudad era muy parecida a La Plata. Acogía al obispado y disponía de multitud de iglesias, entre ellas la catedral. Pese a que el clima era mucho más benigno que el de Chuquisaca, la escasez de terrenos fértiles en sus proximidades obligaba a algunos propietarios a tener sus haciendas en Andahuaylas, de cuyo producto se mantenían con frugalidad[129].

ITINERARIO	LEGUAS
Huamanga-Huanta	6
Huanta-Parcos	10
Parcos-Paucará	7
Paucará-Huancavelica	6
Total	29

Tabla 4.6. Itinerario y leguaje de Huamanga a Huancavelica

El itinerario y distancias parciales a Huancavelica se indican en la Tabla 4.6. A media legua de Huamanga se presentaba un profundo barranco, que llamaban la Quebrada Honda, que tenía una bajada perpendicular de igual longitud y otro tanto de subida, con veredas estrechas. La jornada de Huanta a Parcos, aunque era de solo 10 leguas, no se podía hacer en un día con carga doble sin remuda de mulas porque era tierra muy cálida, de manera que, hasta pasado el río de Huarpa, bien fuera por el puente o por el vado, los animales se cubrían de sudor y fatigaban mucho. Seguía inmediatamente la inclinada cuesta de Marcas, que tenía 2 leguas de penoso y arriesgado camino para caballerías y hombres[130], hasta el punto de que las mulas no podían dar cuatro pasos sin pararse a resollar. Muchas caían rendidas y cuando llegaban a la cima las más briosas, se tardaba de 2 a 3 horas en descargarlas y en que secaran el sudor, y mientras se revolcaban y buscaban el escaso pasto, pasaban más de seis. El resto del camino, hasta Parcos, aunque era de subida, se iba costeando a media ladera, por lo que era mucho más llevadero. Tras 7 leguas se llegaba a Paucará

[128] https://apurimac.site/abancay2/pachachaca/. Consultada el 19 de junio de 2025.
[129] CONCOLORCORVO. *El lazarillo de ciegos* … Págs. 263-270.
[130] En esa distancia se ascendian 1.300 m.

y, posteriormente, tras recorrer otras 6, a Huancavelica. Este tramo de 13 leguas discurría por laderas y barrancos, lo que no causaba tanta fatiga a las cargadas mulas como las empinadas cuestas. En tiempo de lluvia había que sopesar la conveniencia de hacer este tramo, sin que pudiera hacerse el trayecto con los animales a plena carga en un día. La bajada a Huancavelica era complicada y había que pensárselo si se quería hacer por la noche.

Esta villa se fundó tras descubrirse la gran mina de azogue. Disponía de *competentes calles y casas regulares* y siempre fue regida por personas muy distinguidas. Decía Concolorcorvo que no había villa más pacíficamente gobernada en todo el mundo porque la dirigía solamente un hombre sabio, con un teniente muy sujeto a sus órdenes, sin más alcaldes, letrados ni procuradores.

Cuando Concolorcorvo llegó a Huancavelica llevaba el encargo de buscar la mejor ruta hasta Lima para los correos. Tras consultar a diversos especialistas locales, viajeros y arrieros, concluyeron que había tres vías posibles, que eran las que se muestran en la Tabla 4.7. Dos partían desde Huancavelica y la tercera, desde Parcos, en la ruta a Huamanga, que era el camino general.

RUTA POR COTAY		RUTA POR TUCLE		RUTA GENERAL DESDE PARCOS	
ITINERARIO	LEGUAS	ITINERARIO	LEGUAS	ITINERARIO	LEGUAS
Huancavelica-Cotay	9	Huancavelica-Tayapongo	8	Parcos-Picoy	10
Cotay-Turpu	6	Toyopongo-Hacienda de Tucle	3	Picoy-Acos	10
Turpu-Viña	8	Hacienda de Tucle-Inca Huasi	5	Acos-Huayucachi	6
Viña-Llangas	7	Inca Huasi-Atun Huasi	8	Huayucahi-Concepción	6
Llangas-Lunaguaná	6	Atun Huasi-Pariacaca	9	Concepción-Atun Jauja	6
Lunaguaná-Hualcará	6	Pariacaca-Huasca Yanga	7	Atun Jauja-Julca	9
Hualcará-Asia	7	Huasca Yanga-Chorrillo	7	Julca-Pariacaca	8
Asia-Chilca	8	Chorrillo-Sisicaya	8	Pariacaca-Huarochirí	8
Chilca-Lurín	7	Sisicaya-Lima	10	Huarochirí-Chorrillo	8
Lurín-Lima	6	Total	65	Chorrillo-Sisicaya	8
Total	70			Sisicaya-Lima	10
				Total	89

Tabla 4.7. Itinerarios y leguajes de Huancavelica a Lima

Todos prefirieron las rutas por Cotay y Tucle pero se revisaron las tres. La de Tucle era la más directa pero se eliminó debido a la fría temperatura que se alcanzaba en algunos lugares de paso y a la imposibilidad en ese momento para mantener postas abiertas.

La ruta general no pasaba por Huancavelica pero, considerando que la nueva variante por Cotay debía hacerlo, a fin de compararlas se añadieron las 13 leguas que había desde la villa a Parcos (ver Tabla 4.6). La diferencia (83 por 89 leguas) no era significativa cuando mediaban intereses en el camino o la vía más larga era más cómoda y segura. Conocida la ruta tradicional, Concolorcorvo recorrió y describió la nueva por Cotay para que en su momento se decidiera la más conveniente para los correos. La Figura 4.16[131] muestra estas dos rutas, así como otras dos (Huancavelica-Lima por Arma o por Castrovirreina, vía costa pacífica) que más adelante se explican.

La ruta de Cotay que describe detalladamente Concolorcorvo salía por la parte oriental de la villa, atravesando el arco de Inés Pata (Figura 4.17)[132], y costeaba el río por una ladera algo pedregosa, ancha y sin riesgo. A 4 leguas estaba el puente de Jáuregui, que distaba otras 5 de Cotay, de buen camino, entre dos sierras nevadas. Este lugar era de bastante extensión; lo atravesaba un arroyo que discurría hacia el oeste el cual, en tiempo de avenidas, inundaba los

[131] Autor sobre base de Google Earth.
[132] GUANCAVELICA. *Arcos Sikin Pampa*. 2019. https://www.facebook.com/guancavelica/posts/2058277614466159?comment_id=2058283187798935&comment_tracking=%7B%22tn%22%3A%22R%22%7D. Consultada el 28 de abril de 2020.

terrenos cercanos. Una legua aguas abajo había un puente natural de dos peñas, que algunos cruzaban. De aquí a Turpu la distancia era de 6 leguas; el camino permitía el trote regular salvo cuando las lluvias producían numerosos charcos que se cruzaban cubriendo el suelo de palos. Este sitio era puna y en él existían numerosas lagunas de poca profundidad, en cuyas inmediaciones se apreciaban algunas pequeñas estancias de los vecinos de Viña, que residían en ellas la mayor parte del año.

Figura 4.16. Rutas de Huancavelica a Lima

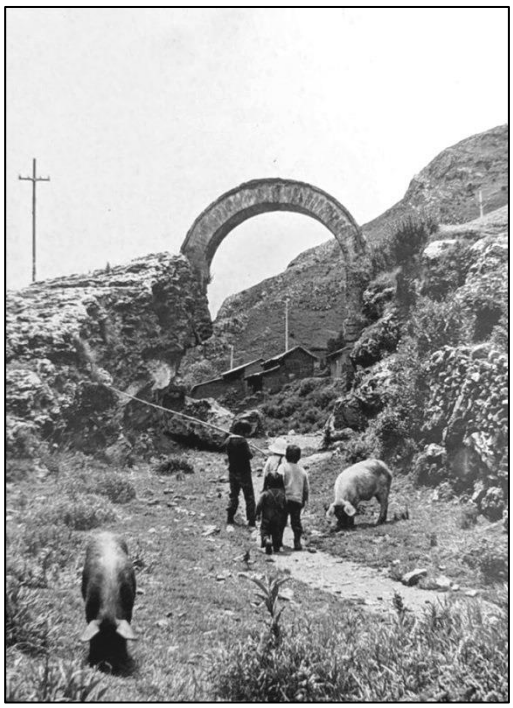


Figura 4.17. Arco de Inés Pata en la salida oriental de Huancavelica

De Turpu al pueblo de Viña había 8 leguas, la mayor parte camino de trotar; la aldea disponía de 250 mulas dedicadas solamente al trajín de llevar frutas de la quebrada de Lunaguaná a Huancavelica, negocio que apenas les permitía sobrevivir. De Viña a Llangas había 7 leguas, todas cuesta abajo, con algunos pasos estrechos y derrumbes poco peligrosos que se podían cruzar fácilmente empleando troncos cortados del abundante arbolado existente. En Llangas concluía la bajada; en el pueblo se cultivaban numerosos alfalfares y el río Viña se unía con el Cañete que, media legua adelante, se cruzaba por un puente de crisneja que estaba al cuidado de los indios del pueblo de Tupe. Con buenas entrada y salida, pasaban por él las mulas cargadas y los hombres montados. El camino era bueno hasta Lunaguaná, que distaba 6 leguas, todas pobladas de ranchos y pueblecitos abundantes de todo lo necesario y , sobre todo , de indios

muy serviciales que sólo hablaban el idioma castellano; ofrecían sus casas con generosidad y vendían sus comestibles al precio justo. De Lunaguaná a la hacienda de Hualcará, prácticamente en la costa, había 6 leguas de camino apto para el galope, salvo la media legua que llamaban el Mal Paso, por algunos pasos estrechos que tenía aunque sin riesgo de que se perdiera carga alguna. Desde esta hacienda a la de Asia, que era tambo o posta antigua de la vigente ruta de Lima a Arequipa, había 7 leguas por las que se podía trotar. La vía continuaba a Chilca viajando otras 8 leguas, que disponía de muchas mulas aunque había que guardarlas lejos del pueblo por ser el terreno salitroso, escaso de agua y con pocos pastos. De Chilca a Lurín había 7 leguas, con algunos arenales poco molestos; aquí sobraban mulas ya que abundaban los pastos todo el año. Para llegar, finalmente, a Lima era preciso recorrer las últimas 6 leguas[133].

Las rutas citadas de Huancavelica a Lima no eran las únicas. A finales del siglo XVI y comienzos del XVII estaba en uso y era tenida por relativamente cómoda, la que desde Lima llevaba por la costa siguiendo el recorrido inverso al recién descrito, hasta Chincha, lugar en donde se penetraba hacia el este, ascendiendo por un valle en dirección a Arma y Huancavelica[134]. Si se quería hacer una escala intermedia más cómoda, a unos 60 km de entrar en el citado valle, un desvío conducía a Castrovirreina donde podía pernoctarse y, posteriormente, continuar a Huancavelica. La citada Figura 4.16 muestra un esquema de la ruta, en sus dos variantes. La que descendía por Arma fue, durante muchos años, la que se usó para bajar el mercurio de la mina que se llevaba a Potosí tras recorrer por mar la distancia que separaba Chincha de Arica[135]; sobre este camino tratará en un próximo capítulo.

4.5. Camino de Cochabamba a La Plata y Potosí

Los yungas orientales constituían frecuentemente la frontera entre los incas y los pueblos selváticos no sometidos. Este espacio no debe identificarse como un límite entre mundos antagónicos. En realidad era una zona de intercambio y relaciones inter étnicas en el que se involucraban diferentes grupos indígenas que conformaban un amplio circuito de circulación de personas, objetos y, seguramente, elementos simbólicos. Por tanto, en época incaica, estos territorios se caracterizaron por la multietnicidad y la movilidad favorecida por el asentamiento de mitimaes llevados desde otras regiones del imperio. Lo anterior no significa que la frontera no fuera un espacio bélico: lo era y los incas lo defendieron mediante numerosos fortalezas pobladas con mitimaes para evitar las invasiones de los indios selváticos.

Este límite fronterizo, con sus características socio económicas, se mantuvo prácticamente sin modificaciones (excepto en Ecuador) tras la llegada de los españoles los cuales, a pesar de las expediciones de conquista llevadas a cabo en los territorios situados más al este, apenas pudieron controlar tan vasto y selvático lugar (Figura 4.18)[136]. Lo cierto es que los españoles tuvieron más dificultades que los incas para mantener relativamente controlada esta frontera, y muchos españoles que en 1540 recibieron de Francisco Pizarro encomiendas en estas zonas no pudieron beneficiarse de ellas por ser territorios que escapaban al dominio hispano. Los encomenderos que, finalmente, pudieron tomar posesión modificaron las pautas de los asentamientos indígenas para

[133] CONCOLORCORVO. *El lazarillo de ciegos* … Págs. 276-290.
[134] ORCHE, E.; AMARÉ, M.P. *Don Pedro Ozores de Ulloa, administrador virreinal en Potosí, Huancavelica y Chile (1554-1624): una vida al servicio de la Corona*. SEDPGYM. Vigo. 2022. Pág. 142
[135] ORCHE, E.; AMARÉ, M.P. "Transporte de mercurio desde Huancavelica a Potosí en el Perú colonial". *De Re Metallica.* Nº 25. 2015. Págs. 53-74.
[136] SAIGNES, T. *Los Andes orientales …* Pág. 73. Modificada.

garantizar su tributación, separando grupos antes reunidos y reuniendo grupos antes separados. Los propios indios de la frontera, para escapar del control español y de la violencia de los pueblos selváticos, también se alejaron del territorio fronterizo.

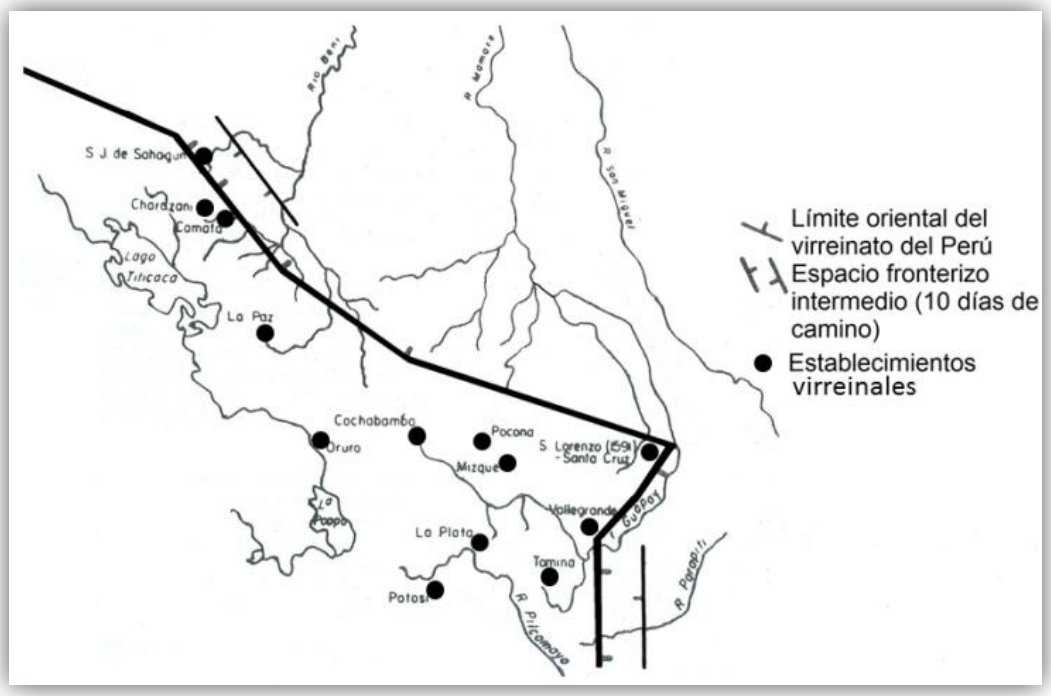


Figura 4.18. Frontera oriental del sector central del virreinato del Perú hacia 1620

Dicha banda de terreno constituía, pues, una imprecisa zona, un límite que separaba el imperio español de las naciones indias no sometidas a los hispanos o de aquellos que habían huido de su influencia para evadir la mita minera o el trabajo compulsivo en obrajes, estancias u otras actividades. Con cierta frecuencia, los trabajadores de los cocales eran hostigados por estos colectivos que tenían en las haciendas de la coca la fuente de sustento más cercana y asequible a pesar de que periódicamente eran objeto de expediciones de castigo y pacificación[137].

En la época incaica, las chácaras cocaleras y de otros vegetales tenían una ubicación dispersa, alejada de los núcleos de población en donde residían regularmente los trabajadores y sus familias; su gestión se delegaba en grupos locales o foráneos, sin intervención directa de las autoridades incas. La seguridad en estas chacras, cocaleras o no, frente a los ataques de los indios selváticos estaba garantizada por las tropas del imperio. Para su defensa, los incas construyeron fortalezas dotadas de guarniciones armadas así como fortines menores (Figura 4.19)[138]. Estos recintos fueron tomados por los indios selváticos y recuperados por los incas en numerosas ocasiones. Sin embargo, en tiempos de paz, cumplían objetivos rituales y festivos vinculados a los eventos militares, al calendario agrícola y al homenaje a sus divinidades en los que indudablemente intervendría la hoja de coca para uso ceremonial. De esta forma se realizaban actividades religiosas, ceremoniales y actos rituales de reciprocidad y redistribución propios de las culturas prehispánicas confirmando así las alianzas políticas entre las etnias locales y los gobernantes incas.

[137] RENARD-CASEVITZ, F.M.; SAIGNES, T.; TAYLOR, A.C. *Al este de los Andes. Relaciones entre las sociedades amazónicas y andinas entre los siglos XVI y XVII.* 2 tomos. Quito. 1988. En este trabajo se proporciona completa información de la situación en la frontera oriental de los imperios inca y español.
[138] Basada en SÁNCHEZ, W. *Inkas, flecheros* … Figura 4.11. Pág.131. Muy modificada.

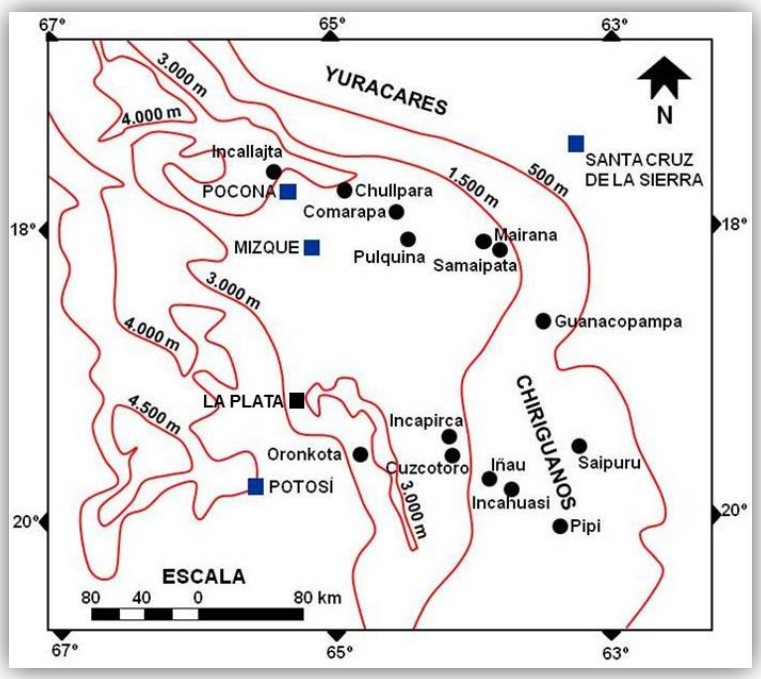


Figura 4.19. Fortalezas incas (círculos) y poblaciones (cuadrados) en la frontera de Cochabamba. En rojo, posición aproximada de las curvas de nivel del terreno

En definitiva, la zona cochabambina de los yungas fue un territorio fronterizo especialmente sensible a la presencia de indios selváticos que, con frecuencia, se internaban en ella con fines bélicos y de rapiña. En estas condiciones, la circulación por los escasos caminos existentes era arriesgada y peligrosa.

La política incaica fue entrar en esta zona por el norte, por Paria, dirigiéndose al SE siguiendo el contorno natural del ecosistema yunga, ocupando los valles y los propios yungas con mitimaes llevados de otras zonas del imperio. El desarrollo vial fue progresando en dicha dirección a medida que avanzaba la conquista del territorio, construyendo las citadas fortalezas fronterizas para su protección, como la impresionante Samaipata (Figura 4.20)[139]. Para ello los incas recuperaron y aprovecharon las vías abiertas en la época de los Señoríos de habla aymara, denominados Desarrollos Regionales (1200-1450 d.C.), que conformaron el Collasuyo y cuya influencia alcanzó hasta Chile por el sur. Concretamente, en el territorio en estudio se han detectado los siguientes tramos de caminos de estas culturas[140]:

- Cultura Tiwanaku:

  · Camino Tiwanaku-Cochabamba-Mizque (580 km).

- Señoríos (Desarrollos regionales):

  · Camino Vacas-Pocona (40 km).

  · Camino Tiraque Chico-Chuquioma (60 km).

  · Camino Pocona-Totora-Pojo-Samaipata (200 km).

[139] GABRIEL POR EL MUNDO. *Samaipata (Bolivia)*. https://www.youtube.com/watch?v=6lCLo70yVd0. Consultada el 2 de agosto de 2024.
[140] ESTEVEZ, J. "Qhapaq Ñan Bolivia. La red vial prehispánica …".

· Camino Arani-Mizque-Aiquile (120 km).

· Camino Aiquile-Pasorapa (120 km).

Figura 4.20. Restos de la fortaleza de Samaipata

Constituido el valle de Cochabamba y sus yungas como un gran aprovisionador de maíz y de coca, los incas trasladaban estos productos hacia el Cuzco, su salida natural, para que allí fueran distribuidos. Así se aseguraba en un interrogatorio a los indios de Tapacarí realizado en 1568 con motivo de un litigio de tierras:

> *Item, si saben, etcétera, que con todo lo que de las dichas tierras se cogía acudían al Inga y a sus mayordomos y lo llevaban y ponían en los depósitos de Paria y Tapacarí, que estaban hechos para el dicho efecto, de donde los ganados del Inga lo ponían en los depósitos de Luricachi, y de allí lo llevaban otros hasta el Cuzco, de manera que todo el maíz e comida que se cogía en los dichos suyos y suertes del valle de Cochabamba se ponía en el Cuzco por la orden susodicha, sin aprovecharse de ello personas algunas en el camino ni gastarlo ni consumirlo hasta que llegaba a la dicha ciudad*[141].

Este documento deja claro que Paria era la vía de acceso a Cochabamba en época incaica. Tras pasar Tapacarí, el camino se dividía en varios ramales que comunicaban con lugares ubicados en el norte y este; el principal continuaba hacia el SE pasando por Pocona, lugar en donde, a su vez, se subdividía en otros tres: uno entraba hacia los yungas de Arepuchu, el otro discurría en dirección sur, a los valles de Mizque y el territorio del Señorío Yampara, mientras que el tercero descendía hacia los valles Totora (con ramal a Chuquioma), Pojo, Comarapa y Pulquina llegando a Samaipata. Un testimonio de 1584 informaba que, en las inmediaciones de esta población, el *camino* (era) *bueno y andadero y sano y de mucha casa*" y que por él se podía circular todo el año. En la época virreinal la vía continuaba por el llano hasta Santa Cruz de la Sierra, constituyendo, en 1584, la mejor opción para viajar a ella desde el altiplano[142] (ver más adelante Figura 4.22).

[141] VILLARÍAS, J.J.R.; MAMÁN, I. "El encomendero Polo de Ondegardo y los mitimaes del valle de Cochabamba: los interrogatorios contra los indios de Paria y Tapacarí". *Anuario de Estudios Americanos*. Tomo 55. Nº 2. 1998. Pág. 649. Pregunta 4.

[142] SÁNCHEZ, W. *Inkas, flecheros*…Págs. 110-112, nota 16.

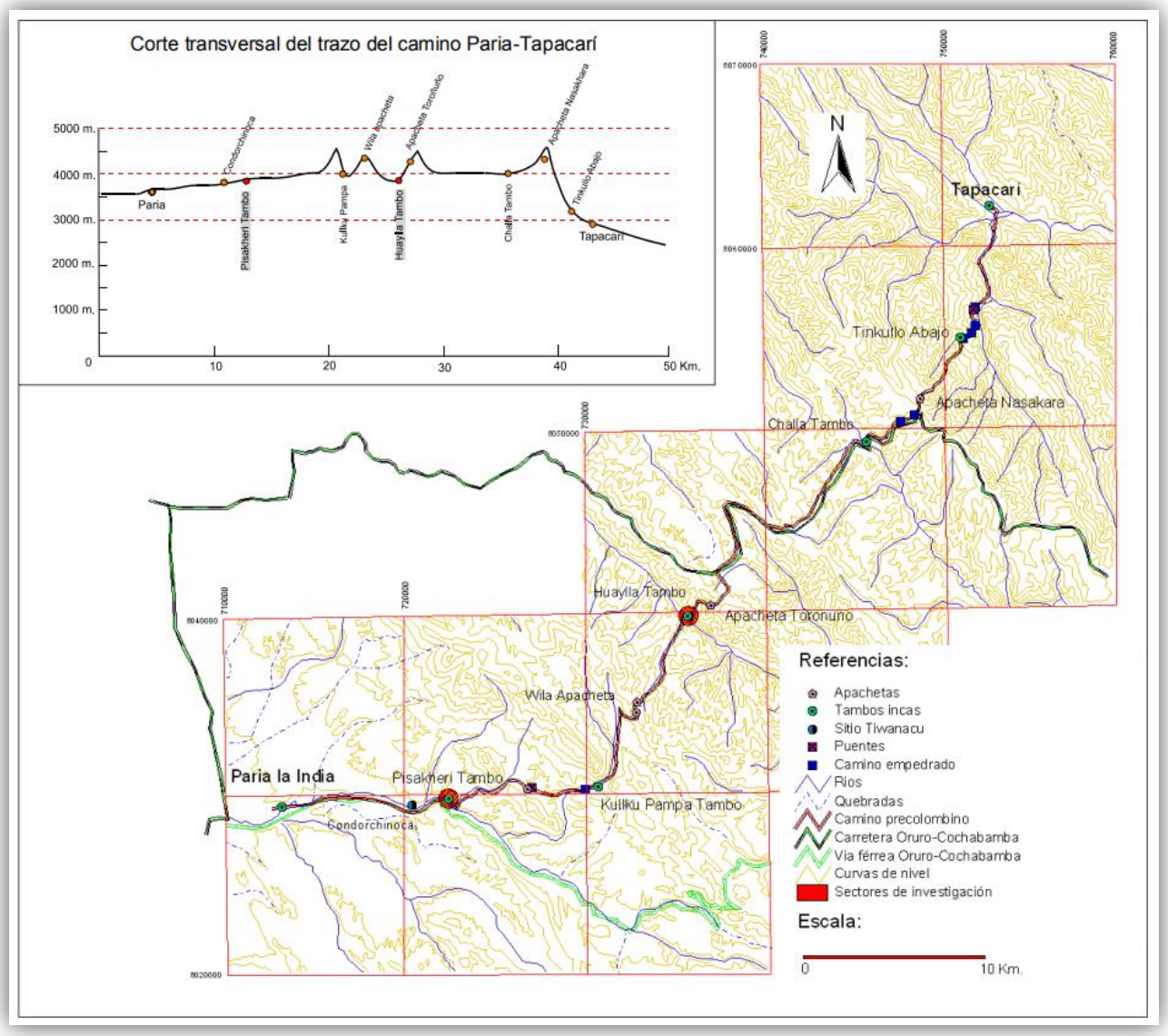


Figura 4.21. Planta y perfil del camino Paria-Tapacarí

En cuanto a las características propias de los caminos, se cuenta con una investigación realizada sobre el tramo Paria-Tapacarí, de 65,5 km de longitud[143]. Es el único ramal que, desde el camino real del altiplano, conduce a Cochabamba (Figura 4.21)[144], por lo que su importancia debió ser grande y el tráfico en él, intenso. La ruta desciende, muchas veces en tramos abruptos, desde los 3.760 m de Paria hasta los 2.960 m de Tapacarí. Por ello, sus características varían de unos lugares a otros adaptándose al terreno, que lo condiciona sobremanera, especialmente en los cuatro collados o pasos muy pendientes (de hasta un 40% de inclinación y 4.500 msnm), en los que fue preciso aplicar técnicas constructivas especiales que garantizaran la duración de la vía. Parte del camino ha desaparecido como consecuencia de intervenciones posteriores (campos de cultivo, carreteras, caminos, etc.) pero donde se ve, su forma varía entre una simple senda y una vía que,

[143] GUTIÉRREZ, D.J. *El Camino precolombino Paria-Tapacarí: una aproximación arqueológica al sistema de tambos incas a través de los sitios Pisakheri Tambo y Huaylla Tambo*. Tesis de Maestría para obtener el título académico "Maestría en Artes" en el programa de estudios Etnología y Estudios Americanos Antiguos. Universidad Renana Friedrich Wilhelms. Bonn. 2012.
[144] GUTIÉRREZ, D.J. *El Camino precolombino …* Pág. 16. Modificada.

por tramos, tiene anchuras de 1 a 2 m, de 2 a 3 m, y de 4 m, mostrando una superficie ocasionalmente empedrada, a veces utilizando cantos rodados de arroyos o ríos cercanos.

En determinados lugares, el camino está franqueado por muretes o hileras de piedra. Para nivelarlo en las pendientes transversales, se construyeron muros de hasta 3 m de altura que contienen rellenos sobre los que se dispone la plataforma de circulación construida con piedras planas. Otras veces se excavó el camino sobre la roca virgen. Los grandes desniveles se superan mediante escalones o un trazado en zigzag.

Unos kilómetros más adelante, se conocen las características de un tramo de 30 km que llegaba a Pocona desde el pueblo de Vacas, posiblemente el principal de la zona por ser la prolongación del camino general de acceso a Cochabamba. Estaba constituido por una superficie aplanada que, en el sector SO de Pocona, tenía una planta zigzagueante sobre la ladera de las colinas, con una anchura de 5 m. En las curvas con pendiente transversal se dispusieron muros de contención en el lado externo, de los que quedan restos en algunos trechos. Posee pequeños canales de drenaje que cruzan el ancho total del camino con objeto de captar las aguas de arroyada y desviarla a un lateral, fuera del camino[145].

En aquel entonces no existían las ciudades de La Plata (fundada en 1538), ni Potosí (descubierto en 1545) ni los incas tenían interés en llevar la producción cochabambina ni hacia el sur ni hacia el este, donde estaba la frontera con los indios selváticos. Por tanto, las vías desde la región de Totora hacia estos lugares tenían un desarrollo limitado, concluyendo en localidades fronterizas como Samaipata o en simples fortalezas (ver Figura 4.19).

La llegada de los españoles a la zona, el descubrimiento de importantes yacimientos argentíferos y la ordenación del territorio dieron lugar a la creación de asentamientos y ciudades, algunos de los cuales rápidamente adquirieron gran relevancia. El principal de ellos, Potosí, actuó como un imán para atraer los suministros que precisaba una creciente población a la que el árido y frio lugar en que se construyó la villa imperial no podía abastecer prácticamente de nada. Uno de estos productos fue la coca, muy demandada por los trabajadores indígenas tanto como estimulante en el duro trabajo minero, como para determinados usos culturales y religiosos arraigados en la cultura andina. La hoja se empezó a llevar desde los yungas de Cuzco y La Paz, pero, descubierta la capacidad de producción de los yungas cochabambinos, mucho más próximos al centro de consumo principal, Potosí, se tardó poco tiempo en enviarla desde allí. Al principio, posiblemente utilizarían los caminos incas que salían de la zona por Tapacarí y Paria pero pronto se apreciaría la ventaja de utilizar una vía hacia el sur, desde Mizque en dirección a La Plata.

La necesidad de este camino era innegable. Erigidas ya las ciudades de La Plata y Potosí, tan necesitadas de suministros externos debido a su rápido desarrollo, la vía de salida más lógica y corta de la coca y otros insumos que les proporcionaba Cochabamba era desde Totora hacia Mizque y La Plata. Por otra parte, la creación de la ciudad de Santa Cruz de la Sierra, al otro lado de los montes selváticos, precisaba de una vía de comunicación lo más directa posible, que habría podido lograrse desde La Plata hacia el norte por Aiquile y Mizque, y luego girando al este, hacia Samaipata y Santa Cruz.

Para aclarar un poco cuando se abrió esta ruta meridional que no consta existiese en la época incaica, es preciso conocer cuando fueron colonizadas estas tierras por los españoles, las fechas iniciales del cultivo de la coca en ellas y cuando ésta se despachó para su venta en Potosí y otras minas vecinas, vía La Plata. El hecho es que los españoles entraron pronto en la zona puesto

[145] SÁNCHEZ, W. *Inkas, flecheros …* Pág. 115, nota 24.

que el mismo Francisco Pizarro concedió una primera encomienda en el entonces llamado valle de la Canela, que incluía Pocona y Mizque[146]. Años después, alrededor de 1548, Totora y el valle de la Canela eran citados como lugares en donde existían repartimientos al finalizar la rebelión de Gonzalo Pizarro. Ya entonces, el cultivo de la coca para venderla en las minas, era un negocio sumamente rentable, evaluado, solo en esta zona, en más de 40.000 p, que afectaba a unos 2.000 indios[147]. El camino a La Plata debía estar ya expedito para transportar a ella tan grandes remesas de coca. Hacia 1561, la relación de repartimientos incluye uno en Pocona (17.000 p de renta) y tres en Totora (9.000 p en total)[148], muy posiblemente con la hoja como elemento más valioso. La visita general del virrey Francisco de Toledo al virreinato aporta más información sobre la zona[149], según muestra la Tabla 4.8[150].

PUEBLO	AÑO	ENCOMENDERO	POBLACIÓN TOTAL
Mizque	1579	Gabriel Paniagua	1.412
Aiquile	1573	Lorenzo de Aldana	154
Pocona	1573	En la Corona	4.492
Totora	s/d	Juan de Guzmán	133
	s/d	Mayor Verdugo	128
			261
TOTAL			6.319

Tabla 4.8. Pueblos y población zona Totora-Pocona hacia 1575

Hasta esta fecha no se ha encontrado ninguna referencia concreta a la existencia de un camino directo Pocona-Totora-Mizque-La Plata por el que pudiera salir la coca hacia los centros mineros del SO. Tan sólo se conoce la existencia de los ya citados antiguas vías Arani-Mizque-Aiquile y Aiquile-Pasorapa, ninguno de ellos hacia las minas de Potosí y Porco[151].

En 1567, Juan de Matienzo, oidor de la Audiencia de Charcas, proporciona una información indirecta sobre la existencia de esta vía, que ya debía llevar años funcionando, cuando proponía mejorarla construyendo un puente sobre el río Grande:

> *En esta provincia* (Charcas) *conviene que se hagan tres puentes, especialmente uno en el Río Grande, camino de Mizque y de los yungas, porque es muy necesario para pasar por él la coca que viene de los yungas, que vale mucho dinero, y no habiéndolo corre mucho peligro.* [...] *Peligran muchos por la gran fuerza que lleva el río. No hay año que no se ahoguen veinte indios, y dos o tres españoles*. [...] *Se han de hacer otros dos puentes camino de Potosí al Cuzco, que también son muy necesarios para que la coca que viene del Cuzco venga segura, que es la mayor contratación de este Reino*[152].

De esta noticia se desprende que el camino ya era usado con frecuencia. Hay que esperar a la relación del viaje del dominico Reginaldo de Lizárraga, con datos recogidos entre 1593 y 1607, aproximadamente, para encontrar una referencia, más anecdótica que descriptiva, del camino de Caracollo (en el altiplano) a Tapacarí, Cochabamba, Cliza, Pocona, Mizque, Río Grande y La Plata[153], es decir, del que se trata de documentar. Unas décadas más tarde, un escrito de 1630 proporciona

[146] RÍO, M. "Los tesoros …". Nota 11.
[147] LOREDO, R. "Relaciones de repartimientos que existían en el Perú al finalizar la rebelión de Gonzalo Pizarro". *Revista de la Universidad Católica del Perú.* Vol. 18. Nº 1. 1940. Págs. 51-62.
[148] HAMPE, T. "Relación de los encomenderos y repartimientos del Perú en 1561". *Historia y cultura*. Nº 12. 1979. Págs. 75-117.
[149] COOK, N.D. *Tasa de la visita general de Francisco de Toledo*. Lima. 1975.
[150] Autor con datos de COOK, N.D. *Tasa de la visita* …Págs. 28-29, 32-33, 37-38.
[151] ESTEVEZ, J. "Qhapaq Ñan Bolivia. La red vial prehispánica …". Cuadro 5.5.
[152] MATIENZO, J. *Gobierno del Perú.* Paris-Lima. 1967. Pág. 312.
[153] LIZÁRRAGA, R. *Descripción del Perú, Tucumán, Río de la Plata y Chile.* Madrid. 1987. Págs. 198-202, 208-209.

información del mismo, vital para comunicar con Cochabamba y Santa Cruz de la Sierra. En dicho año la población de Mizque urgió la construcción de un puente en la mencionada vía para salvar un estrecho y peligroso vado del río Grande. La distancia de La Plata a Mizque era de unas 24 leguas e incluía el mal afamado rapión[154] del referido vado. Normalmente, el estrecho se atravesaba en barcas y balsas pero costaba muchísimo esfuerzo y era muy peligroso; todos los años, especialmente durante la estación lluviosa (normalmente de cuatro meses, comenzando en noviembre y terminando en marzo), por falta de un puente:

> *se ahogan muchas personas y se pierden muchas haciendas, por cuyo temor muchos mercaderes y pasajeros dejan de trajinar y caminar.* (borrado) *que todo es perjuicio* (borrado) *de sus reales alcabalas y bien común en particular corre este daño a la contratación de la provincia de Santa Cruz y Villa de Cochabamba y sus comarcas cuyos daños son tan notorios que no tienen contrario la utilidad y provecho de que se haga la dicha puente*[155].

En una información que se hizo para defender la construcción del puente, los testigos declararon que en el vado habían fallecido muchas personas, españoles, indios y otros, sin mencionar la pérdida de las recuas de mulas, caballos y otras especies de ganado. A menudo, los bienes que no se llevaba la fuerte corriente del río, eran dañados por el agua sin posibilidad de reparación, lo que ocasionaba importantes pérdidas. Resulta relevante que uno de estos testigos, vecino de Mizque, declarara que había cruzado el río durante más de treinta años, lo que significa que, teóricamente, hacía el viaje hasta La Plata desde antes de 1600, y que siempre era un viaje difícil, especialmente durante la estación lluviosa, momento en que era muy peligroso pasar el vado, tanto a caballo como en balsa[156]. Así pues, esto implica que el camino a La Plata estaba abierto desde antes de 1600.

Se sabe que Mizque fue parte integrante de esta ruta, constituyendo el último pueblo seguro antes de acometer el ramal que conducía a Santa Cruz, entrando en territorio plenamente controlado por los indios selváticos[157].

En 1639, Ramírez del Águila indica que la villa de Oropesa (Cochabamba) distaba 50 leguas de La Plata[158], distancia que es acorde con la ruta por Mizque; también informa que de esta capital a Oruro había 48 leguas; sin embargo, como de aquí a Cochabamba había bastante más de esas 2 leguas en que difieren las vías reseñadas (probablemente unas 22), Ramírez está hablando de dos rutas distintas para acceder a la capital cochabambina: una la que se interna por los valles hacia el norte llegando a Mizque, Totora y Pocona, y la segunda, por el altiplano hasta Oruro y Paria, y luego girando al este hacia Tapacarí y Cochabamba.

Recapitulando, la red de caminos empleada por los incas y luego utilizada y ampliada por los españoles se muestra en la Figura 4.22[159].

---

[154] Rapión: Corriente del río en los lugares donde por la estrechez o inclinación del cauce se hace muy violenta e impetuosa.

[155] GUTIÉRREZ, L. "La dinámica de la historia regional: El caso de Mizque (Cochabamba) y "la" puente de 1630". *Historia y Cultura*. Nº 22. 1993. Pág. 84,

[156] GUTIÉRREZ, L. "La dinámica …". Pág. 85.

[157] SCHRAMM, R. "Repartición étnica y política colonizadora en los Charcas (valles de Ayopaya y Mizque)". *Jahrbuch für Geschichte Lateinamerikas*. Nº 30. 1993. Pág. 2.

[158] RAMÍREZ DEL ÁGUILA, P. *Noticias políticas de Indias y Relación descriptiva de la ciudad de La Plata*. Sucre. 1978. Pág. 109.

[159] Autor con datos de (1) GLAVE, L.M. *Trajinantes …* Pág. 431; (2) Google Earth; (3) SÁNCHEZ, W. *Senderos del poder*… Figuras 2.1, 3.1, 3.2.

La ruta de La Plata a Cochabamba por Mizque fue la que prevaleció con el tiempo, siendo cartografiada en un mapa de Bolivia realizado en 1894 como muestra la Figura 4.23[160], en la que se ha resaltado en rojo.

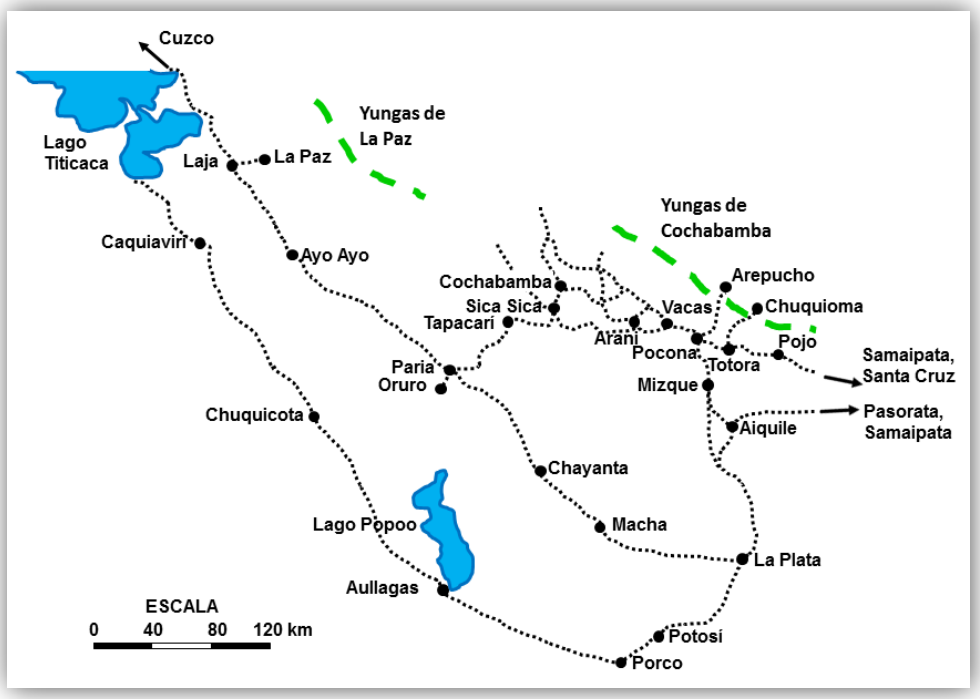


Figura 4.22. Red de caminos incas y españoles entre La Paz, Cochabamba, La Plata y Potosí

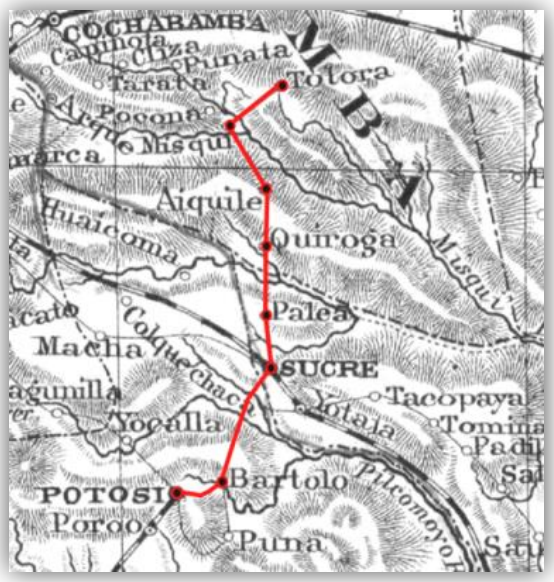


Figura 4.23. Camino directo Totora-La Plata (1894)

Como conclusión, los datos disponibles y su lógica interpretación apuntan a que el itinerario que siguió la hoja de coca desde los yungas de Totora y anexos hasta Potosí, fue por Mizque y La Plata hasta llegar, finalmente, a la villa imperial.

[160] LIBRARY OF CONGRESS. *Map of Bolivia. 1894*. https://www.loc.gov/resource/gdcwdl.wdl_11315/?r=-0.597,-0.166,1.98,1.184,0. Consultada el 28 de julio de 2024.

Dicho lo anterior cabe recordar que, en la época incaica, la producción de maíz era transportada hasta Cuzco en llamas macho, lo que sugiere que la cría y engorde de estos camélidos debió revestir importancia y dar lugar a ciertos excedentes gracias a esta costumbre. Una buena parte del ganado empleado en el transporte era sacrificado como alimento y no volvía a Cochabamba[161]. En la época virreinal, las llamas siguieron empleándose para acarrear coca, maíz y otros productos cochabambinos hasta las minas de Potosí y anexas, lo que indica que los valles de dicha región debieron conservar la crianza de estos camélidos para dedicarlos a la arriería y como alimento.

Lo anteriormente comentado demuestra que la extensa red de caminos incas, con escasos añadidos hispanos, hizo posible el traslado de la coca por la cordillera andina, ofreciendo al transportista la posibilidad de utilizar variantes en función de sus necesidades. Sin aquellos preexistentes, el trajín de la hoja posiblemente nunca se habría producido con la intensidad que lo hizo en la época virreinal.

4.6. Camino de La Plata y Potosí a Buenos Aires

4.6.1. Introducción

A comienzos del siglo XVI incas y guaraníes conocían su existencia mutua. Cuando la expedición mandada por Juan Díaz de Solís llegó al Río de la Plata en 1516, fue atacada por los nativos y las naves tuvieron que volver a España. Sin embargo, una de ellas encalló y quedó allí, con el portugués Alejo García y 18 hombres más. Para salir de la situación decidieron viajar hacia el norte, por tierra, llegando hasta Paraguay, en donde tomaron contacto con los guaraníes cuya lengua aprendieron. Por ellos supieron la existencia de un gran imperio en el norte, al cual denominaban como país del *Rey Blanco y la Sierra de la Plata,* en donde había un enorme templo dedicado al sol, una fortaleza inexpugnable como capital y, dentro de ella, multitud de palacios ricamente ornamentados con oro y plata. Sin duda se trataba del imperio inca que García decidió atacar para hacerse con sus riquezas. A tal fin, entre 1520 y 1525 reunió 2.000 guaraníes, preparándolos para incursionar en esos territorios. Comenzada la expedición en este último año, cruzaron el Chaco y penetraron el terreno controlado por los incas hasta las cercanías de Tomina, posiblemente subiendo el cauce del río Pilcomayo, atacando los fortines fronterizos, saqueando y asolando Mizque, Presto, Tarabuco y las aldeas chichas; sin embargo, no lograron tomar los principales bastiones como Samaipata e Incallacta. Cuando las tropas del Inca acudieron en gran número para defender la frontera, García y sus indios iniciaron la retirada. El español falleció a finales de 1526 en San Pedro del Ycuamandiyú cuando volvía cargado con el botín y prisioneros, atacado por los guaycurúes chaqueños. Muchos guaraníes se quedaron en la cordillera combatiendo a las huestes incaicas aunque, al parecer, fueron derrotados dos o tres años después. Se había abierto la ruta por el río Pilcomayo hacia el norte, que fue utilizada después, entre otros, por Alvar Núñez Cabeza de Vaca (en 1541) y Ulrico Schmidl (en 1553), del que más adelante se trata[162].

Una nueva expedición española, comandada por veneciano Sebastián Caboto, llegó en 1526 a Pernambuco, en la costa brasileña, camino de las islas Molucas, su destino final. En la factoría portuguesa allí instalada se enteró de que el Río de la Plata conducía a regiones abundantes en oro

[161] ELLEFSEN, N. "La dominación Incaica en Cochabamba". *Bulletin de l'Institut Français d'Études Andines*. Vol. 7. N°1-2. 1978. Pág. 84.
[162] WIKIPEDIA. *Aleixo García*. https://es.wikipedia.org/wiki/Aleixo_Garcia. Consultada el 2 de junio de 2025.

y plata, conociendo las andanzas de Alejo García. Al oírlas, desobedeció las órdenes que llevaba y decidió dirigirse a tan ricos lugares. Para ello, en 1527 inició la descubierta del río Paraguay, fundando diversos asentamientos y llegando, el año siguiente (1528), a la desembocadura del río Pilcomayo, cuatro años después de hacerlo García en 1524[163]. Desde uno de estos asentamientos, el fuerte Gaboto, Caboto o Sancti Spiritus, al norte y próximo a la actual Rosario, el veneciano envió a Francisco César a reconocer los territorios situados más al norte, camino del Perú. Un posterior relato de 1589 cuenta lo que éste había ido a buscar y lo que encontró:

> […] *había ido como dicho tiene a la tierra adentro a descubrir y ver lo que había en ella, y había hallado grandes poblaciones de naturales, gente vestida, con mucho ganado de la tierra, y muy rica que poseían muchos vasos y joyas de plata y oro y esmeraldas, y que este capitán César había tornado al dicho fuerte y a sus compañeros con la dicha nueva* […][164].

César retornó al fuerte en febrero de 1529, acompañando a Caboto en su regreso a España en octubre de dicho año[165].

Esta nueva, junto con las informaciones sobre la existencia de minas incaicas de oro y plata, crearon un ambiente proclive a la búsqueda de riquezas hacia el sur de Charcas lo que, en resumidas cuentas, acabó comunicar Perú con el Río de la Plata desde el norte. En este contexto, el licenciado Cristóbal Vaca de Castro escribió al emperador Carlos I el 24 de noviembre de 1542 dándole noticia, entre otras muchas cosas y obviamente influenciado por las nuevas referidas, de la existencia del territorio denominado Tucumán, situado entre Chile y el Río de la Plata, que definía como una región poblada y rica[166]. Comentaba que había autorizado al capitán Diego de Rojas a reconocerla acompañado de Felipe Gutiérrez y Nicolás de Heredia. De esta forma se iniciaba la búsqueda de un camino desde Perú hacia el Río de la Plata, marchando en dirección sur.

Rojas y sus huestes partieron del Cuzco en mayo de 1543[167] y, a partir del momento en que la expedición entró en Tucumán, fue hostigada por los indios en repetidas ocasiones. En una de ellas Diego de Rojas fue herido con una flecha envenenada, falleciendo en enero de 1544. Antes de morir, nombró sucesor al joven Francisco de Mendoza, que condujo la expedición recorriendo las tierras comprendidas entre la cordillera y el Río de la Plata, es decir, las comprometidas en la provisión de Vaca de Castro. Mendoza estuvo un año recorriendo este territorio habitado por los diaguitas[168] (Figura 4.24)[169]. Posteriormente, continuó hacia el sur, llegando a Córdoba y al río Tercero, que siguió 400 km aguas abajo, hasta su confluencia con el Paraná, en el Fuerte Gaboto, adonde arribó hacia noviembre de 1545[170]. Las disensiones entre Mendoza y los expedicionarios sobre la vía de regreso al Perú condujeron a su asesinato. La comitiva volvió a Cuzco bajo el mando de Nicolás de Heredia, llegando hacia 1546 tras reunir valiosa información sobre Tucumán y haber

---

[163] WIKIPEDIA. *Sebastián Caboto.* https://es.wikipedia.org/wiki/Sebasti%C3%A1n_Caboto. Consultada el 2 de junio de 2025.

[164] RAMÍREZ DE VELASCO, J. "La ciudad de los Césares. Averiguaciones practicadas en 1587 y 1589 por el gobernador de Tucumán Ramírez de Velasco". *Revista de la Biblioteca Nacional*. Vol. I. Nº 4. Buenos Aires. 1937. Pág. 729.

[165] MEDINA, J. T. *El veneciano Sebastián Caboto al servicio de España.* Tomo I. Santiago de Chile. 1908. Págs. 161, 193, 197.

[166] Esa enorme región abarcaba las actuales provincias de Jujuy, Salta, Catamarca, La Rioja, Tucumán, Santiago del Estero y Córdoba. CRAVIOTTO, J.A. "La minería durante la conquista (siglo XVI)". *Boletín de la Academia Nacional de Historia*. Nº 33. 1962. Pág. 727.

[167] LEVILLIER, R. *Nueva Crónica de la conquista del Tucumán*. Tomo I. Madrid. 1927. Págs. 85-87.

[168] Los diaguitas (calchaquíes) habitaban en Catamarca, La Rioja y parte de San Juan y de Salta. LEVILLIER, R. *Nueva Crónica* … Tomo I. Pág. 108.2

[169] Basada en datos de LEVILLIER, R. *Nueva Crónica* … Tomo I. Láminas XXI y XXV.

[170] LEVILLIER, R. *Nueva Crónica* … Tomo3 I. Págs. 120-125.

abierto la ruta al Río de la Plata[171]. Fueron los pioneros en el reconocimiento del noroeste argentino.

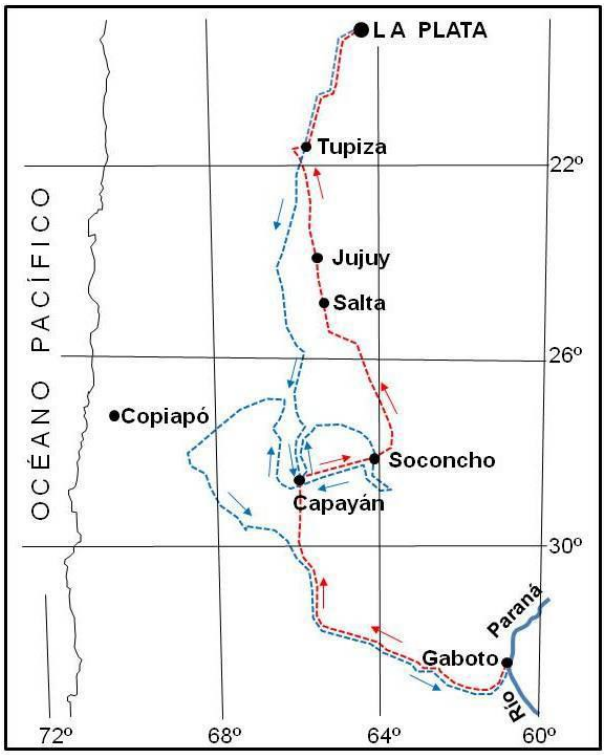


Figura 4.24. Esquema de la ruta de ida (en azul) y vuelta (en rojo) seguida por la expedición de Diego de Rojas desde La Plata

En 1567, el ya conocido oidor Juan de Matienzo, remitió su *Gobierno del Perú* al rey Felipe II, en el que, entre otras muchas iniciativas, proponía nuevas rutas para comunicar el Perú con el Río de la Plata a fin de eliminar el peligroso viaje a España por el océano Pacífico, la travesía del istmo de Panamá y el cruce del Atlántico[172]. Fueron los bocetos iniciales de lo que, posteriormente, sería uno de los caminos reales más importantes del virreinato. Finalmente, la ruta quedó constituida por la unión de varios viales de distinto origen. En primer lugar se aprovechó la parte construida por los incas, dentro del camino del Collasuyu, que unía aproximadamente Potosí con los valles Calchaquíes; a partir de aquí el trazado antiguo continuaba por la vertiente oriental de la cordillera llegando a Mendoza, lo que le alejaba del destino final del Río de la Plata, situado mucho más al este. Por ello fue necesario que los españoles diseñaran una vía nueva a partir de los citados valles que atravesara las llanuras del Tucumán, posiblemente aprovechando en parte caminos secundarios preexistentes. No fue fácil que encontraran este trazado y merece la pena contar brevemente la historia de cómo dieron con él.

La primera vía que propuso Matienzo, la más larga, descrita sin precisión alguna, conducía desde La Plata hacia el NE, por Mizque, al pueblo de La Barranca (90 leguas -L-), luego de aquí a Santa Cruz (de la Sierra, Bolivia, 40 L) y, finalmente, marchando en dirección sur, al puerto de la Serrezuela (70 L), a orillas del que Matienzo denominaba Río de la Plata, que, en realidad, era el Pilcomayo. De allí, en barco, se bajaría hasta Asunción (100 L) y luego Buenos Aires (280 L), dejando

[171] LEVILLIER, R. *Nueva Crónica* … Tomo 2I. Pág. 96.
[172] MATIENZO, J. *Gobierno del Perú.* Buenos Aires. 1910. Págs. 182-189.

el fuerte de Gaboto a mitad de este último tramo. En total sería un recorrido de 580 leguas (3.200 km). Desde aquí, el viaje marítimo a España llevaría de 40 a 50 días, si el tiempo era bueno.

Una segunda vía llevaría desde La Plata a Jujuy, entonces un lugar ya que la ciudad se fundó en 1593, desde donde, río abajo, se llegaría al Pilcomayo y la ciudad de Asunción, creada en 1537. Esta ruta, topográficamente, no es posible, a no ser que Jujuy estuviera en un sitio distinto del actual; desde éste es inviable la comunicación fluvial con el río Pilcomayo. Matienzo proponía fundar un pueblo de españoles en Jujuy, como más tarde se haría.

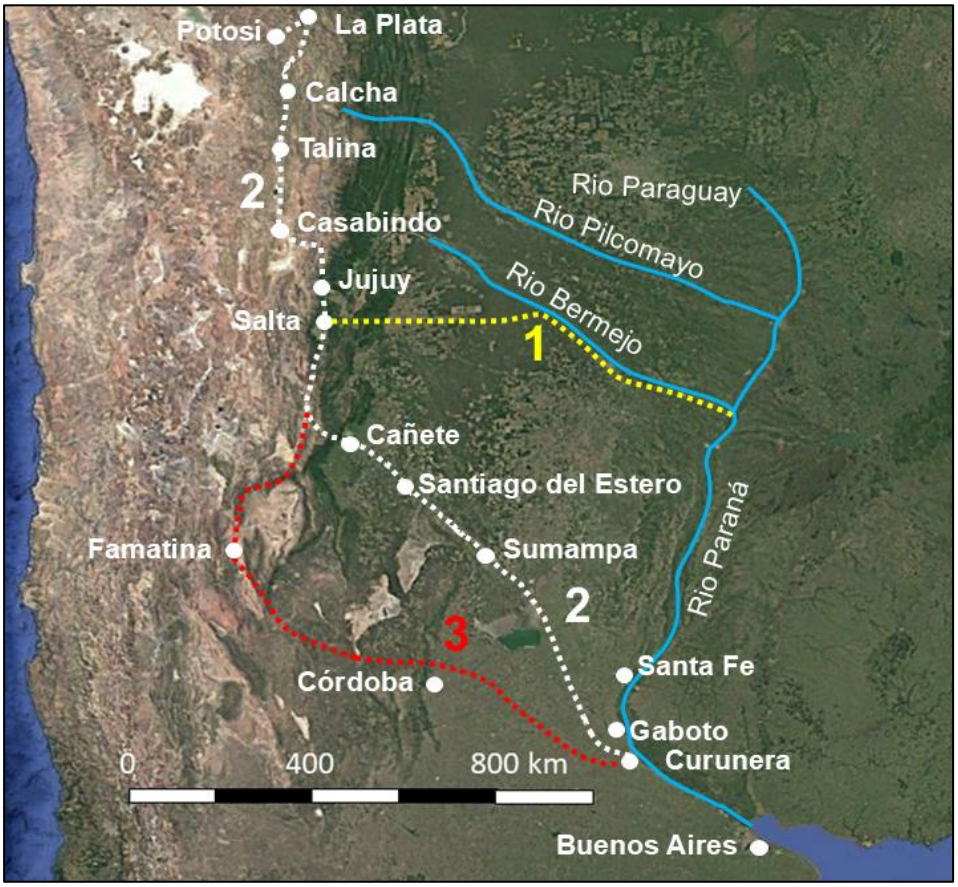


Figura 4.25. Rutas al Río de la Plata propuestas por Juan de Matienzo

Una tercera propuesta, algo más detallada, fue la que, partiendo de La Plata, alcanzaría Jujuy (90 L) y Salta (10 L), entonces tampoco habitada, pues se fundó en 1582. Desde aquí, un tramo terrestre no descrito llevaría hasta el río Bermejo que, según Matienzo, desembocaba en el Río de la Plata (en realidad, en el actual Paraná) 80 leguas más al sur que el Pilcomayo, medidas en exceso pues son unos 180 km, 33 leguas; después, por vía fluvial, hasta el océano. La Figura 4.25[173] muestra la ruta citada señalada con el nº 1. El oidor comentaba que las dos vías comentadas serían rápidas viajando hacia España, ya que se navegaría rio abajo a favor de la corriente pero, en dirección contraria, se tardaría mucho tiempo; para eliminar este inconveniente recomendaba un nuevo camino, tanto para la ida como para la vuelta, pasando por Santiago del Estero, cuyas etapas y leguaje reseñaba con detalle. Partía de La Plata y finalizaba en el fuerte Gaboto, tras recorrerse 267 leguas (1.468 km). La Tabla 4.9 muestra el itinerario, algunos de cuyos puntos han servido para

[173] Autor sobre base de Google Earth.

identificarlo con un cierto detalle, tal como se muestra en la citada Figura 4.25, ruta 2. Cabe señalar que todos los emplazamientos de las poblaciones que se muestran de dicha figura son los actuales.

ITINERARIO	LEGUAS	ITINERARIO	LEGUAS
La Plata-Ventas de Quijada	6	Gualaquini-Tambería del Inca	1
Ventas de Quijada-Chacabuco	7	Tambería del Inca-Entrada Andes de Tucumán	5
Chacabuco-Calacala	5	Entrada Andes de Tucumán-Cañete	9
Calacala-Calcha	7	Cañete-Río Jumancuma	6
Calcha-Biscacha	6	Río Jumancuma-Los Lules	7
Biscacha-Ascanti	5	Los Lules-Tipiro	5
Ascanti-Turqui	6	Tipiro-Santiago del Estero	5
Turqui-Palquisa	5	Santiago del Estero-Manogasta	4
Palquisa-Talina	5	Manogasta- Aya Chiquiligasta	3
Talina-Calahoyo	5	Aya Chiquiligasta-Aya Ambatagasta	2
Calahoyo-Moreta	7	Aya Ambatagasta-Mocana	5
Moreta-Casabindo	6,5	Mocana-Tantingasta	3
Casabindo-Tambollano	5,5	Tantingasta-Guacalagasta	2
Tambollano-Rincón de las Salinas	4	Guacalagasta-Zamizque	4
Rincón de las Salinas-Tambo Moreno	8	Zamizque-Homamax	4
Tambo Moreno-Ciénaga Grande	6	Ho5mamax-Pasao	5
Ciénaga Grande- entrada Valle Calchaquí	5	Pas4ao-La Capiña	4
Entrada Valle Calchaquí-Tambo La Paloma	4	La Capiña-Ungagasta	3
Tambo La Paloma-Pascahoma	6	Ungagasta-Chapisgasta	5
Pascahoma-Chiquana	6	Chapis5gasta-Sumapampa	5
Chiquana-Guaxmill	4	Sumapampa-Una ciénaga	4
Guaxmill-Angastaco	4	Una ciénaga-arroyo	5
Angastaco-Córdoba	6	Arroyo-Pueblo de Nicolás Aguirre	5
Córdoba-Talombones de la Ciénaga	4	Pueblo de Nicolás Aguirre-Gaboto	30
Tambolones de la Ciénaga-Gualaquini	3	TOTAL	267

Tabla 4.9. Itinerario del camino La Plata a fuerte Gaboto (1567)

Aclaraba Matienzo que en el tramo del camino de La Plata hasta Santiago abundaban los pueblos de indios y tamberías que no había incluido en su relación, todas con agua, leña, hierba, casas y paredones descubiertos para protegerse; estaban separadas de 3 a 4 leguas, que eran la etapas que recorrían los incas; opinaba que, una vez apaciguada la tierra, podrían proporcionar mano de obra para ayudar en el transporte. La ruta de aquí al fuerte Gaboto en el Río de la Plata fue abierta en 1566 por el gobernador Francisco de Aguirre, que pensaba se podría recorrer enteramente en carretas y, por eso, las llevó con él. En realidad la ruta concluía en un lugar llamado Curunera, en donde se juntaban dos ríos formando una isla, situado al sur de Gaboto; en él se construiría un pueblo de españoles. Así se ha representado en la citada Figura 4.24; no obstante, algunos investigadores lo identifican con el actual Coronda, lo que supone que estaría ubicado al norte del fuerte. De lo que parece no caber duda es que estaba en sus alrededores.

Finalmente, Matienzo decía que para llegar este mismo lugar había otra ruta alternativa, que era de La Plata a Jujuy y Salta según el camino ya citado (100 L), siguiendo hacia Gualasto (25 L) en donde estaban las minas incaicas y Famatina (35 L), lugares en los que se fundarían poblaciones españolas; de aquí se llegaría a Curunera recorriendo otras 70 leguas, en total, 230 (1.265 km), por un camino cuyas referencias topográficas no cita. La distancia real entre estos dos últimos puntos por los caminos de la época debió ser de unos 850 km (154 L), el doble de la estimada por Matienzo. Esta ruta se ha representado en la citada Figura 4.25 con el nº 3; fue diseñada antes de la fundación de Córdoba en 1573 y debía discurrir por el entorno de la futura ciudad.

Con esta organización vial, el oidor opinaba que el puerto de Gaboto, convenientemente mejorado, debía ser el principal para recibir y mercadear los artículos llevados desde España (1.800 L); allí acudirían los comerciantes de Tucumán portando oro, colorantes de cochinilla y azul, miel, cera y pez olorosa; también los del Río de la Plata aportando para llevar a la península mucho cobre

como lastre para los navíos, hierro, alumbre, plata y oro, además de azúcar, cueros y lanas; acudirían, igualmente, comerciantes de Perú con mucha plata y otros metales; de Chile llegaría, con facilidad, abundante oro a la fortaleza de Gaboto o a Curunera. Otra ventaja no menor sería que este puerto facilitaría el viaje a España a todos aquellos que quisieran quejarse en la corte de los agravios del gobernador, de las audiencias o de alguno de sus oidores.

Decía Matienzo que esta vía abría enormemente el espacio sur del virreinato. Se podía ir en carretas hasta desde el Río de la Plata hasta Santiago del Estero (93 L) y después en caballo o con llamas hasta La Plata (167 L). También sería posible viajar hasta Jujuy y, desde aquí, llegar al océano Pacífico, al puerto de Atacama (60 L)[174]; de esta forma se podría abastecer Chile desde Gaboto, por tierra, incluido Copiapó, a 60 leguas de camino llano. Desde aquí o desde Atacama sería posible abastecer por mar a Arequipa en 8 días, a Lima en 10 y a Trujillo en 18. Desde la ciudad arequipeña se tardarían 20 o 30 días en llegar a La Paz y Cuzco, alejadas 60 y 80 leguas, respectivamente, que podrían ser abastecidas desde aquella e incluso desde Potosí, adonde se enviaban llamas con hoja de coca que, decía, retornaban de vacío, con lo que no les costaría nada trasladar en ellas productos de Castilla. Huamanga (actual Ayacucho) se podría proveer desde Lima o Nazca, que era puerto.

La ruta 2, una vez fundadas Jujuy y Salta, se erigió en la más transitada. La presencia de revueltas indias hasta mediado el siglo XVII en los valles calchaquies desvió buena parte del tráfico desde ésta última en dirección a Tucumán y Santiago del Estero. La fundación de Córdoba, la cría mular y el progreso de Buenos Aires asentaron la ruta que, definitivamente, pronto se extendió hasta esta ciudad, convertida en el emporio comercial que Matienzo había previsto para Curunera o Gaboto.

Precisamente de esta época data la descripción más completa, debida al inspector de correos Alonso Carrió de la Vandera, al que ya se ha citado repetidamente. Recorrió el camino que se comenta de sur a norte, es decir, de Buenos Aires a Potosí y La Plata, siendo los hechos más reseñables de su descripción los que se indican seguidamente.

4.6.2. De Buenos Aires a Salta y Jujuy

La Figura 4.26[175] muestra el trazado del camino a fines del siglo XVIII. El primer tramo descrito por Concolorcorvo corresponde al que estaba en la jurisdicción de Buenos Aires. La Tabla 4.10 indica el itinerario y leguaje parcial y total.

Se recorría en carreta. Las ocho primeras leguas eran de terreno muy fértil, con quintas, árboles frutales y muchos sembrados de trigo y maíz. De día se pastoreaba ganado que, de noche, se encerraba en corrales. Después continuaban dos leguas de monte poco espeso de árboles, que llamaban Tala. El clima de esta región era sanísimo y Concolorcorvo creía que las dos terceras partes de los que morían era por caídas de caballos y cornadas de toros, de las que no curaban por no haber buenos cirujanos ni medicamentos. El pago de Areco acogía muchos hacendados, con un río poco caudaloso y espaciosas campiñas, en donde se criaba todo género de ganados, aunque el más abundante era el mular, que vendían joven a los invernadores de Córdoba que lo engordaba. Los caballos que usaban eran todos corpulentos y capones.

[174] Atacama es un pueblo andino ubicado a 2.450 nsnm. Sin duda debe referirse a la costa cercana, situada a unos 80 km al oeste, en línea recta.

[175] Facsímil de una carta que pertenece a la época de la formación del virreinato del Río de la Plata. En *ARAUJO, J.J. Guía de forasteros del virreinato de Buenos Aires, 1803.* Buenos Aires. 1908. Apéndice V. Pág.549. Modificada.

Figura 4.26. Camino Real de Buenos Aires a Córdoba, Salta y Jujuy

ITINERARIO	LEGUAS
Buenos Aires-Luján	14
Luján- Areco	10
Areco-Arrecife	10
Arrecife-Pergamino	10
Pergamino-India Muerta	16
India Muerta-Carcarañal	24
Total	84

Tabla 4.10. Itinerario y leguaje en la jurisdicción de Buenos Aires

Arrecife era similar a Areco; la aldea contaba con 20 familias dedicadas a la cría de ganado y mulas y apenas a la agricultura. Pergamino contaba con 40 vecinos y un fuerte dotado de guarnición con un foso y puente levadizo de palos, que protegía el territorio. De las 16 leguas que distaba Pergaminos de la India Muerta, las tres primeras estaban pobladas a trechos con algunos criadores pobres, mientras que las trece restantes sólo disponían de agua en tiempo de lluvias. Había muchas avestruces y numerosas nidadas con huevos. En las 24 leguas restantes hasta Carcarañal solo vivían multitud de estas grandes aves; en la época seca no había agua pero las lluvias se acumulaban en unos pozos y lagunillas a donde bajaba a beber el ganado silvestre o se conducían las caballerías de los viajeros. Después se entraba en la jurisdicción de Córdoba, ya en el Tucumán. En estas 84 leguas de camino, se podían adquirir vacas, corderos o pollos en abundancia, muy baratos. Las casas de postas eran las mejores, y en ellas podían descansar los viajeros que quisieran sustituir el camastro dentro de la lenta carreta por un cómodo lecho. El camino era llano y firme y se podía galopar a todas horas, y sus 24 leguas se podían recorrer en 8 horas, con un sólo cambio de caballos. Los que circulaban directamente por la campiña debían cuidarse de no caer en los agujeros de las madrigueras ocultas por la yerba que hacían los quirquinchos, bolas y otros animalillos, donde tropezaban los caballos provocando la caída de los jinetes. La mejor hora para iniciar esta travesía, si no había luna, era las dos de la mañana, para concluirla a las diez del día, incluido el tiempo de tomar algún desayuno y remudar los caballos; siempre se debía llevar alguna cantidad de agua[176].

El segundo tramo correspondía a la jurisdicción de Córdoba. El itinerario y leguaje se indican en la Tabla 4.11.

ITINERARIO	LEGUAS	ITINERARIO	LEGUAS
Carcarañal-Cabeza del Tigre	7	Puestos de Ferreira-Ampira	10
Cabeza del Tigre-Saladillo de Ruy Díaz	5	Ampira-Río Segundo	5
Saladillo de Ruy Díaz-Esquina de Castillo	9	Río Segundo-Córdoba	9
Esquina de Castillo-Fraile Muerto	2	Córdoba-Sinsacate	14
Fraile Muerto-Esquina de Colman	8	Sinsacate-La Dormida	16
Esquina de Colman-Esquina del Paso de Ferreira	3	La Dormida- Urahuerta	10
Esquina del Paso de Ferreira-Tío Pugío	5	Urahuerta-Cachi	7
Tío Pugío-Puestos de Ferreira	3	Total	113

Tabla 4.11. Itinerario y leguaje en la jurisdicción de Córdoba

A la salida del Carcarañar comenzaba la provincia del Tucumán, jurisdicción de Córdoba, costeando el río Tercero por la banda del oeste. Este río era muy caudaloso, de aguas turbias y mansas, algo salado y con bastantes peces. Sus orillas estaban cubiertas de sauces, chañares y algarrobos. Los pastos no eran tan finos como los de Buenos Aires, pero alimentaban mejor al ganado; los caballos y bueyes eran fuertes y de gran rendimiento en el trabajo. Una y otra banda estaban pobladas ocasionalmente por algunos pequeños criadores, que también cultivaban trigo y cebada. El sitio llamado Cabeza del Tigre recibía su nombre recordando que un hombre mató uno de estos animales y clavó su cabeza en aquel sitio. El Saladillo de Ruy Díaz, al igual que todos los Saladillos, se llama así porque, siendo comúnmente las aguas algo saladas, se hacen mucho más las que en las avenidas se quedan remansadas en algunos bajos de arena salitrosa. Del mismo modo, se dicen Esquinas a aquellos sitios bajos por donde el río se extiende más y no hay bajada perpendicular para vadearlos, como las del Castillo y de Colman.

Hasta el citado Saladillo de Ruy Díaz, son comunes las postas; la situada en el Fraile Muerto, estaba en un pueblecito en donde los pasajeros debían adquirir algunos comestibles o descansar. En la existente en el Paso de Ferreyra, habitualmente se vadeaba el río con caballos de refresco. Los

[176] CONCOLORCORVO. *El lazarillo de ciegos* … Págs. 46-51.

correos y las personas que viajaban ligeras de equipaje podían gentiles cruzar el río por la esquina que más les acomodase, aconsejándose de los colonos más inmediatos. Antes de pasar a la orilla oriental del río, los viajeros poco cargados debían cargar agua pues, aunque el río estaba cerca, solo era accesible en las esquinas o pasos; además, pese a la existencia de lagunas pluviales en la orilla occidental y muy cerca del camino real, no se podía llegar al agua pues las orillas estaban embarradas por el frecuente pisoteo del ganado que bebía en ellas.

Los Puestos de Ferreyra se llaman así porque en un llano de bastante extensión tiene su casa y varios ranchos un hacendado de este apellido. El sitio de Ampira son hacienda y tierras propiedad del sargento mayor Juan Antonio Fernández; dispone de varios manantiales de agua perenne, dulce y cristalina, con muchos bosquecillos muy espesos. Tiene buenas casas y el sitio invita a que los pasajeros descansen de sus fatigas. Desde él se empieza a perder de vista el río Tercero pero, a 5 leguas, se presenta ya el río Segundo, caudaloso y con las mejores aguas de todo Tucumán. Se cruza a orillas de una capilla, con algunas casas en donde se pueden proveer los viajeros de algunos productos y de agua para llegar hasta Córdoba, ya que el río se deja a la derecha, muy distante del camino, que es de 9 leguas hasta dicha ciudad. El clima es bastante caluroso y solo en tiempo de lluvias se hacen forman charcos de agua mala y cenagosa, debido al numeroso ganado que bebe en ellos. Tres leguas antes de entrar en Córdoba comienza un denso monte que se prolonga hasta concluir su jurisdicción; de él se abastece la ciudad de leña seca en carretillas, que vale cada una 4 reales, que es suficiente para el gasto de un mes en una casa de economía media. También se obtienen de él palos para techar las casas y fabricar varios tipos de muebles.

Córdoba era la capital de esta jurisdicción y residencia del obispo de toda la provincia del Tucumán. Estaba situada en una estrecha ensenada entre el río Primero y el denso monte, en terreno llano y arenoso. La planta de la ciudad era casi cuadrada. Tenía siete iglesias, aunque la falta de muchos elementos esenciales manifestaban las limitadas rentas del obispo y de los capitulares, lo que era digno de señalarse en una provincia tan extensa y en que la que se comerciaban todos los años más de 600.000 pesos en mulas y vacas, con gran beneficio para los tratantes y dueños de potreros. La actividad principal era la compra de mulas jóvenes en los pagos de Buenos Aires, Santa Fe y Corrientes que llevaban a los potreros cordobeses a invernar; una vez fortalecidas y robustas las conducían a las inmediaciones de Salta, donde hacían una segunda invernada de entre 6 y 12 meses; allí negociaban con los comerciantes que bajaban del Perú a comprarlas a un precio, en esa época, de 7,5 a 8 pesos por cabeza. Otros las enviaban o llevaban por su cuenta para venderlas en las tabladas del Perú, donde tenían un valor que dependía de la distancia: en la de Coporaca, inmediata a Cuzco, donde se hacían las mayores operaciones, se vendían de 30 a 35 pesos el par.

Desde Mendoza suministraban harina y vino a Córdoba, habitualmente a un precio más barato que en Buenos Aires; de San Juan de la Frontera llevaban aguardiente en odres. En la ciudad los viajeros debían hacer acopio de todo lo que necesitasen para el camino hasta Santiago del Estero o San Miguel del Tucumán, excepto de gallinas y pollos.

Las carretas, cuando abandonaban la ciudad, debían proveerse de agua ya que no había agua potable en 13 leguas de monte muy denso y clima ardiente, hasta que se llegaba a la estancia Caroya (Figura 4.27)[177], perteneciente al colegio de Monserrat de Córdoba; entre ésta y el pueblo de

[177] LAVOZ. *La Estancia Jesuítica de Colonia Caroya y sus cuatro siglos de historia*. 2022.

Sinsacate estaba la hacienda real denominada Jesús María (Figura 4.28)[178], que administraba su dueño, Juan Jacinto de Figueroa, que se hizo cargo de proporcionar caballos a los correos del rey y a los particulares. De Sinsacate se continuaba a La Dormida, Urahuerta y Cachi, donde concluía la jurisdicción de Córdoba. Todo este territorio era de monte muy denso, con algunos claros en donde se ubicaban las haciendas y las casas de algunos colonos dispersos que vendían vacas, corderos, gallinas, pollos, calabazas, cebollas y, rara vez, pan[179].

Figura 4.27. Estancia Caroya

Figura 4.28. Estancia Jesús María

El siguiente tramo abarcaba la jurisdicción de Santiago del Estero, cuyo itinerario y distancias se ilustran en la Tabla 4.12.

---

https://voydeviaje.lavoz.com.ar/cordoba/la-estancia-jesuitica-de-colonia-caroya-y-sus-cuatro-siglos-de-historia/. Consultada el 5 de junio de 2025.

[178] ROBREVET. Estancia Jesuítica de Jesús Maria. Museo Jesuítico Nacional. https://www.tripadvisor.es/Attraction_Review-g2034978-d4749986-Reviews-Estancia_Jesuitica_de_Jesus_Maria_Museo_Jesuitico_Nacional-Jesus_Maria_Province_.html#/media/4749986/?albumid=-160&type=ALL_INCLUDING_RESTRICTED&category=-160. Consultada el 5 de junio de 2025.

[179] CONCOLORCORVO. *El lazarillo de ciegos …* Págs. 52-62.

ITINERARIO	LEGUAS
Cachi-Portezuelo	9
Portezuelo-Ambargasta	7
Ambargasta-Ayuncha	30
Ayuncha-Chañar Pugio	14
Chañar Pugio-Santiago del Estero	8
Santiago del Estero-Vinará	20
Total	88

Tabla 4.12. Itinerario y leguaje en la jurisdicción de Santiago del Estero

Pasada la posta de Cachi daba principio la jurisdicción de Santiago del Estero, territorio expuesto a inundaciones y el menos poblado de todo Tucumán. Entre Ambargasta y Ayuncha había que cambiar los caballos, al precio de 2 pesos cada tres animales. En tiempo de avenidas había muchos bañados[180] que impedían la buena marcha del viaje, siendo a veces preciso superarlos mediante troncos y ramas. En el camino no faltaban ranchos que proveían de corderos, gallinas, pollos, huevos, calabazas, sandías y otros artículos al mismo precio que en la jurisdicción de Córdoba. El río que pasaba a orillas de la ciudad, que tenía su mismo nombre, era caudaloso y había ocasionado numerosas inundaciones con pérdida de muchas casas. Los vecinos sobresalientes no llegaban a 20; algunos se dedicaban a invernar mulas que vendían en Salta conducían a Perú por su cuenta[181].

ITINERARIO	LEGUAS
Vinará-Mancopa	13
Mancopa-Río de Tapia	7
Río de Tapìa-San Miguel de Tucumán	7
San Miguel de Tucumán-Pozo del Pescado	14
Total	41

Tabla 4.13. Itinerario y leguaje en la jurisdicción de San Miguel de Tucumán

La salida de Vinará, que distaba 20 leguas de Santiago, daba principio la jurisdicción de San Miguel del Tucumán, que se recorría según el itinerario mostrado en la Tabla 4.13. En poco espacio el país cambió, haciéndose el monte más despejado y apareciendo elevados árboles y buenos pastos. Comenzaban a verse los quebracho, árboles de madera tan dura que rompía las hachas, usada para elaborar columnas y otros muchos productos. Una legua antes de la ciudad de San Miguel se encontraba el río Sali, de aguas cristalinas ligeramente salobres; se potabilizaban excavando pozos a los que llegaba el agua depurada tras filtrarse de forma natural por el terreno.

La ciudad ocupaba el mejor sitio de la provincia: alto, despejado y rodeado de fértiles campiñas. Los principales vecinos, alcaldes y regidores no pasaban de 24; su principal actividad era la cría de bueyes, que amansaban para el trajín de las carretas que viajaban de Buenos Aires a Jujuy, las cuales construían con las buenas maderas que abundaban, como el citado quebracho, el lapacho o la lanza, perfecta para los ejes de carretas por su resistencia y flexibilidad.

El camino en el entorno del río de Tapia era algo estrecho y de mal firme, que afectaba al tránsito de las carretas. A 14 leguas de él estaba la villa de San Joaquín de las Trancas, con apenas 20 casas y un riachuelo con abundantes peces. En el Pozo del Pescado, ubicado en sus inmediaciones, estaba la casa de postas que disponía de un gran manantial. Aquí daba fin la jurisdicción de San Miguel del Tucumán, que era la menor en extensión de la gran provincia de este

[180] Bañado: Terreno húmedo. a trechos cenagoso y a veces inundado por las aguas pluviales o por las de un río o laguna cercana.
[181] CONCOLORCORVO. *El lazarillo de ciegos …* Págs. 64-65.

nombre, aunque era el mejor territorio de ella debido a la abundancia de aguas útiles para riegos, la los extensos terrenos para pastos y tierra de cultivo y su clima templado[182].

ITINERARIO	LEGUAS
Pozo del Pescado-Hacienda Rosario	13
Hacienda Rosario-Estancia de Concha	10
Estancia de Concha-Río del Pasaje	15
Río del Pasaje-Fuerte de Cobos	16
Fuerte de Cobos-Salta	9
Salta-Tres Cruces	9
Total	72

Tabla 4.14. Itinerario y leguaje en la jurisdicción de Salta

La jurisdicción de Salta comenzaba apenas pasado el Pozo del Pescado; el camino seguía el trayecto que se indica en la Tabla 4.14. A escasa distancia se pasaba el río Tala, bastante caudaloso, con las orillas pantanosas, donde se clavaban las ruedas de las carretas si no se tenía la precaución de apisonar previamente el terreno haciendo pasar bueyes y caballos sobre él dos o tres veces. Pasado el río se caminaba un largo trecho entre dos montes con una vegetación tan espesa que sólo permitía justo el paso a una carreta. Tras él, se circulaba durante 5 leguas por un llano. Antes de llegar a la hacienda Rosario, se cruzaban dos sitios llamados El Arenal y Los Sauces, donde había algunas casas y se podía obtener alguna provisión de alimentos, como corderos, gallinas y pollos, que ya se había encarecido al doble de lo que costaban en las tres jurisdicciones que se habían dejado atrás. En Rosario había una posta se cambiaban los caballos y había una pulpería. Como a una legua de distancia se vadeaba sin mayor problema el caudaloso río Rosario, que era de gran anchura y tenía muchas isletas. La citada hacienda y las demás hasta Jujuy tenían potreros de 6 a 8 leguas de circunferencia, con abundante agua y vallados en donde se encerraba a las mulas jóvenes.

Seguidamente se atravesaba el río de la Palata, que cruzaba pastizales de simbolar, paja semejante a la cebada, con la que el ganado engordaba mucho. Cinco leguas adelante se cruzaba el río de las Cañas, de poco caudal, y la gran hacienda Ayatasto, con el caudaloso río homónimo. El terreno presentaba grandes llanuras con abundante pasto y bosques. Tras cruzar la hacienda Toledo se llegaba al pueblo de Miraflores, ocupado por algunas familias de indios Lules, y a la estancia de Concha, dedicada casi exclusivamente a la cría de caballos e invernada de algunas muías. Aquí se podían proveer los pasajeros de lo necesario hasta Salta, e informarse del estado en que se hallaba el vado del caudaloso río Pasaje, para esperar en el tambo de Maurín hasta el momento de cruzarlo.

Antes de llegar al fuerte de Cobos se encontraban varios arroyos que descendían de una media ladera pedregosa, de aguas rojizas debido a la tierra por la que pasaban, aunque potables y con fama de ser medicinales. El fuerte de Cobos se había erigido a comienzos del siglo XVIII para contener a los indios del Chaco; estaba a 9 leguas de Salta y se había convertido en la casa de una hacienda, en aquellos momentos bastante arruinada. El camino desde Cobos a Salta era algo abrupto y difícil de transitar para las carretas, especialmente en la época de lluvias; por ello, el pasajero que no tuviere necesidad de entrar en la ciudad salteña cambiaría los caballos en Cobos y seguiría hasta Jujuy.

La ciudad de San Felipe el Real (Salta) estaba en un lateral del valle de Lerma, en sitio cenagoso y rodeada toda de un foso cubierto de agua. La entrada se hacía por una calzada que se embarraba, como el resto de las calles, hasta el punto de impedir el paso de caballos en época de lluvias. De esta forma, los viajeros, en esos momentos, preferían atravesar la ciudad a pie, arrimados a las casas, aunque había riesgo cuando se pasaba de una manzana a la siguiente. Y es

[182] CONCOLORCORVO. *El lazarillo de ciegos* … Págs. 67-70, 79-80.

que toda la ciudad estaba fundada sobre agua; a una vara (0,8 m) de profundidad se hallaba clara y potable. La gente pobre padecía la enfermedad de San Lázaro, que era una especie de sarna; los vecinos principales eran robustos y, comúnmente, los dueños de los potreros circunvecinos, en donde se hacían las últimas invernadas de las mulas; el resto eran mercaderes. El principal negocio de la ciudad y su jurisdicción consistía en las rentas que reportaba la invernada de las mulas a los dueños de los potreros, y respecto de los comerciantes, en las compras particulares que cada uno hacía para habilitar su salida para el Perú llevando las mulas adquiridas en la gran feria que se abría todos los años por el mes de febrero y duraba hasta finales de marzo; se tenía por la mayor acumulación de mulas que había en todo el mundo, porque en el valle de Lerma, pegado a la ciudad, se juntaban 60.000 y más de 4.000 caballos[183].

Retomando la ruta, los viajeros que continuaban a Jujuy sin entrar en Salta, iban desde Cobos a Tres Cruces; los que salían de la capital salteña, experimentaban las mismas dificultades que a la entrada ya que era preciso atravesar un profundo cequión[184] porque, aunque había un puentezuelo, era tan débil que sólo permitía el paso de la gente a pie. Un gran trecho de la campiña estaba lleno de unos pozos de agua denominados tagaretes, que molestaban e interferían en la marcha. Las tres primeras leguas eran de terreno y sin piedras, y el resto monte, cuya mayor parte se caminaba por los pedregosos cauces de los ríos Vaqueros, Ubierna, Caldera y Los Sauces, que todos ellos se atravesaban en un día más de cuarenta veces. Se llegaba así al paraje Tres Cruces, en donde concluía la jurisdicción de Salta y comenzaba la de Jujuy. Hasta ella, el itinerario y distancias se muestran en la Tabla 4.15.

ITINERARIO	LEGUAS
Tres Cruces-La Cabaña	3
La Cabaña-Jujuy	6
Total	9

Tabla 4.15. Itinerario y leguaje de Salta a Jujuy

La primera posta estaba en la hacienda La Cabaña, con agua muy abundante. Viniendo en dirección contraria, desde Perú, era un sitio idóneo para que descansaran las mulas y los caballos que llegaban fatigados de Potosí o de la provincia de los Chichas, porque tenía un potrero muy seguro en el que los animales pastaban sin peligro las altas hierbas que, incluso, llegaban a cubrirlas; sin embargo, el húmedo suelo recomendaba que la estancia no fuera larga para que los cascos de los animales no se ablandaran en demasía. Los caballos de repuesto tenían la ventaja de que estaban adiestrados para vadear nadando el río Perico, con lo que se reforzaba la seguridad de la travesía.

La ciudad de Jujuy era la última de las cinco que tenía la provincia de Tucumán. Su vecindario y extensión era comparable al de San Miguel. Su principal actividad era la cría de ganado vacuno, que vendían a los hacendados de Yavi y Mojos, y en las provincias de los Chichas y Porco, en donde se hacían las matanzas para proveer de carne, sebo y grasa a la gente que trabajaba en las numerosas minas de plata de Potosí y su entorno. También compraban algunas mulas que llegaban atrasadas a la feria de Salta, de baja calidad, que tenían un año invernando en sus potreros.

[183] CONCOLORCORVO. *El lazarillo de ciegos …* Págs. 81-90.
[184] Cequión: Canal o acequia grande.

4.6.3. De Salta y Jujuy a La Plata y Potosí

Desde Salta y Jujuy se podía elegir la ruta de ascenso a las alturas andinas, según se iniciara en una u otra ciudad. Sánchez-Albornoz cita tres caminos que las unían con Perú pero sólo se comentan los dos más importantes ya que el tercero era poco utilizado por las arrias de mulas. El

Figura 4.28. Quebrada del Toro

Figura 4.29. Salinas Grandes

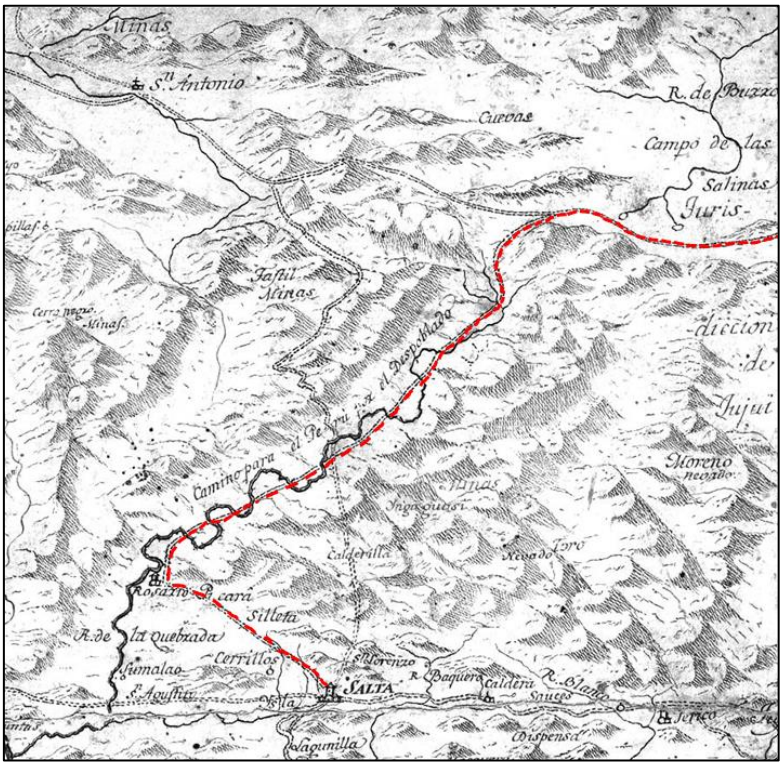


Figura 4.30. Parte inicial del camino, hasta las Salinas Grandes

principal salía de Salta hacia el oeste, entraba por la quebrada del Toro (Figura 4.28)[185], giraba hacia el norte y, a unos 12 días de marcha, la tropa llegaba a Piscuno[186]. Para seguir la ruta con más detalle se ha recurrido al plano elaborado por Boman en 1903[187]. De acuerdo con él, continuaba el ascenso hasta acceder a las Salinas Grandes (Figura 4.29)[188], que el camino rodeaba por oriente.

Este tramo es el que está representado en el dibujo de la época, elaborado por Larramendi, que se muestra en la Figura 4.30[189], y corresponde a la parte inicial de la ruta, denominada camino al despoblado. Más adelante, la vía encontraba el río Miraflores que desaguaba en las salinas, cuyo cauce seguía aguas arriba hacia el norte, encontrando a su afluente, el Doncellas, marchando ya rumbo al NO. En este tramo se aprovechaban las corrientes y los pastos ribereños de ambos ríos. Seguidamente, el camino llegaba a la quebrada de Queta, superaba el abra del mismo nombre[190] y, girando de nuevo hacia el norte, circunvalaba la laguna de Pozuelos por su parte oriental (Figura 4.31)[191], hasta llegar a Cieneguillas y salir de la jurisdicción de Jujuy rumbo al norte (Figura 4.32)[192].

Figura 4.31. Orilla oriental de la laguna de Pozuelos

Figura 4.32. Inmediaciones de Cieneguilla

[185] Autor sobre base de Google Earth.
[186] Pese a que Sánchez-Albornoz nada comenta al respecto, dada la distancia, la duración del viaje parece excesiva, salvo que realizaran una o varias paradas intermedias o el contaje de mulas en Piscuno se dilatase varios días. SÁNCHEZ-ALBORNOZ, N. "La saca de mulas de Salta …". Pág. 285. Nota 37. Más información sobre Piscuno en ARAMENDI, B.M. "El Resguardo de la Aduana durante el proceso revolucionario en Salta (1810-1817)". *Revista de Historia de América.* Nº 159, 2020. Págs. 79-108.
[187] BOMAN, E. "Carte Archeologique du Nord-ouest de la Republique Argentine, 1903". En *BOMAN, E. Antiquites de la región andine de la Republique Argenytine etr du desert d'Atacama*". Tomo II. Paris. 1908.
[188] Autor sobre base de Google Earth.
[189] LARRAMENDI. *Mapa de la Jurisdicción de Salta.* Biblioteca Nacional de Brasil. Arc.009,15,004. http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart531996/cart531996.jpg. Consultada el 12 de septiembre de 2024.
[190] Concolorcorvo informa de que estaba situada a 60 leguas de Salta. CONCOLORCORVO. *El lazarillo de ciegos…* Pág. 97,
[191] Autor sobre base de Google Earth.
[192] Autor sobre base de Google Earth.

La Figura 4.33[193] muestra la traza aproximada del itinerario descrito. El camino al despoblado era la vía más rápida para acceder al Perú. Sin embargo, tenía varias desventajas: discurría, salvo el tramo inicial, por la puna, sobre los 3.400 m de altitud, con un clima extremo; además, las aguadas y pastos eran escasos y limitados a los pocos rios de la región. Para apreciar la dificultad de conducir una tropa de cientos de mulas basta con examinar los desolados parajes por lo que tenía que circular, que se muestran en las fotografías citadas. No obstante, pese a los inconvenientes reseñados y al abrupto y peligroso acceso desde los valles, desde el siglo XVII era la ruta preferida para el traslado de estos animales[194].

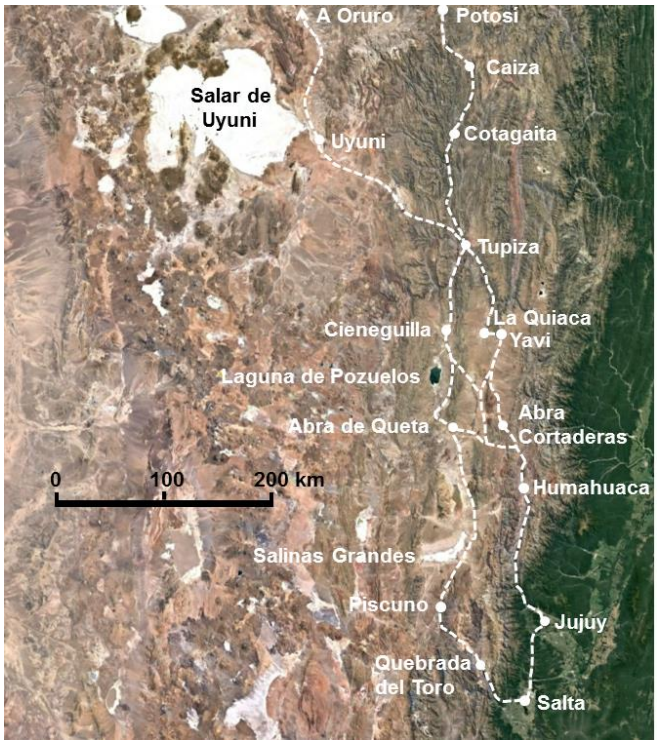


Figura 4.33. Caminos de Salta y Jujuy al Perú

Para establecer la traza de la segunda vía se ha recurrido a los citados Concolorcorvo y Boman y al trabajo de Conti y Raspi. Partía de Salta en dirección a la localidad jujeña y, tras dejarla atrás, cambiaba de rumbo hacia el norte, entrando en la quebrada de Humahuaca. Siguiéndola aguas arriba (Figuras 4.34[195] y 4.35[196]), se atravesaban, entre otros, los pueblos de Volcán, Hornillos y la propia Humahuaca (Figura 4.36)[197], hasta llegar al abra Cortaderas; tras descenderlo, se entraba en el valle que, por Cangrejillos, conducía a Yavi, desde donde el acceso al puesto de control de La Quiaca era inmediato. Este trayecto se muestra en la citada Figura 4.33, apreciándose un notable

[193] Autor sobre base de Google Earth.
[194] CONTI, V.; RASPI, E. "De las guerras de la independencia a la organización del Estado. 1810-1852". En *TERUEL, A.A.; LAGOS, M. (Dir.) Jujuy en la historia de la colonia al siglo XX.* Jujuy. 2006. Pág. 62.
[195] Autor sobre base de Google Earth.
[196] Mapa das provincias de Salta e Jujuy. Biblioteca Nacional de Brasil. RC.023,01,019. https://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart542722/cart542722.jpg. Consultada el 12 de septiembre de 2024. Modificada.
[197] Derecha: WIKIPEDIA. *Jujuy, calle de Humahuaca en el siglo XIX.* https://es.wikipedia.org/wiki/Archivo:Jujuy_-_calle_de_Humahuaca_en_el_siglo_XIX.jpg. Consultada el 17 de septiembre de 2024.
Izquierda: COMISIÓN DE FILMACIONES DE JUJUY. *Casa antigua de Humahuaca.* https://comisiondefilmaciones.jujuy.gob.ar/locaciones/casa-antigua-de-humahuaca/. Consultada el 17 de septiembre de 2024.

paralelismo con el descrito primeramente, como es lógico por la situación de los puntos inicial y final, que son comunes, y las direcciones de los valles andinos.

Figura 4.34. Quebrada de Humahuaca

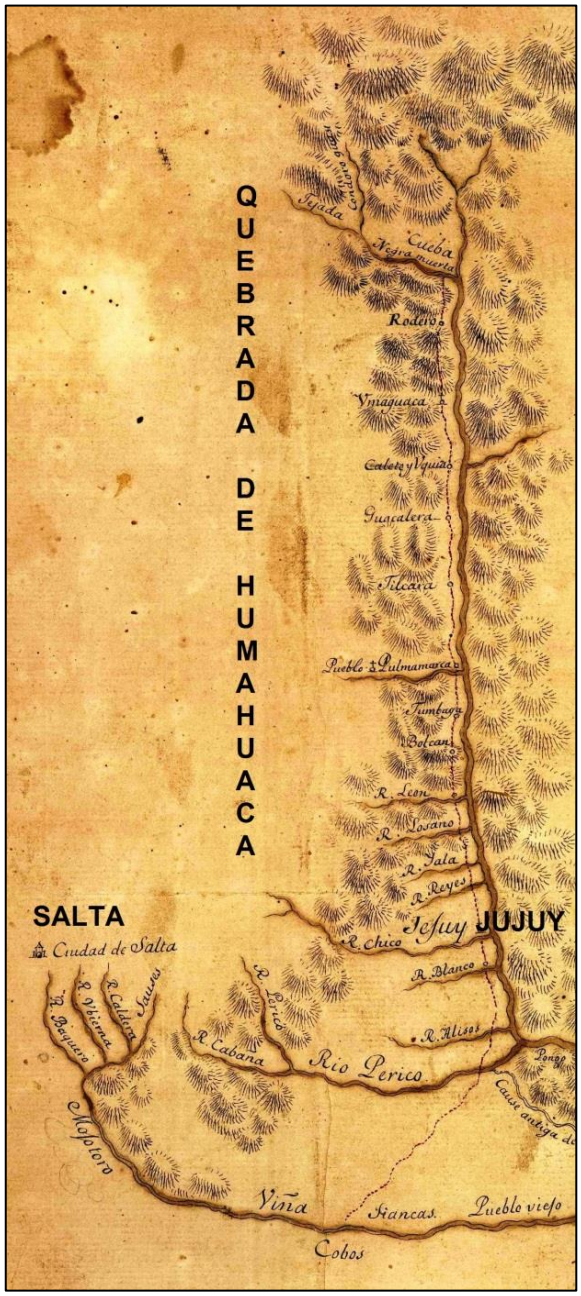


Figura 4.35. Quebrada de Humahuaca

La ruta por la quebrada de Humahuaca presentaba la ventaja de disponer de agua y pasto abundantes en todo el trayecto; sin embargo, algunos tramos se inundaban en temporada de lluvias y se volvían intransitables. La quebrada estaba conectada en numerosos puntos con la puna (hacia el oeste) y con los valles orientales debido a la existencia de pequeñas vaguadas (ver Figura 4.35). Los pueblos que atravesaba organizaban ferias y mercados que atraían a mercaderes y productores foráneos, constituyendo un espacio de intercambio entre las tierras altas y bajas. En esta ruta de Humahuaca se estableció en el siglo XVIII el sistema de correos. Pese a ello, los datos oficiales muestran que el camino del despoblado era el más empleado por las reatas de mulas; de hecho, el tráfico que soportaba la quebrada del Toro era tan grande que el de los demás resultaba comparativamente insignificante. Así, en 1790, de las 19.444 mulas despachadas oficialmente, 18.075 (el 93%) tomaron esta vía; años después, en 1803, de 33.111 animales registrados, 29.687 (90%) pasaron por Piscuno. El trayecto por Humahuaca y La Quiaca era utilizado por algunas tropas que venían de Salta y por buena parte de las de Jujuy, aunque no por todas.

Entre ambos caminos existían conexiones transversales. Por ejemplo, unos 20 km al norte de Humahuaca, un desvío al oeste hacia Azulpampa llevaba hasta Tres Cruces, seguía por la puna y empalmaba por el camino del despoblado antes de que éste llegase al abra de Queta. Este ramal seguía hacia el norte para

Figura 4.36. Humahuaca. Calle a finales del siglo XIX y e interior de casa antigua

empalmar de nuevo con el camino de Humahuaca; a él llegaba otra vía corta que partía desde la orilla oriental de la laguna de Pozuelos, creándose un entramado en esta zona, ya en el altiplano, que permitía cambiar de ruta o elegir los distintos puestos aduaneros. Y es que las autoridades de Salta y Jujuy habían establecido receptorías en los principales pasos, como eran Piscuno, Puesto del Marqués, La Quiaca, Queta, Humahuaca y León[198].

Figura 4.37. Tupiza

Figura 4.38. Inmediaciones de Yavi

[198] (1) CONTI, V.; RASPI, E. "De las guerras de la independencia …". Págs. 61-63; (2) SÁNCHEZ-ALBORNOZ, N. "La saca de mulas de Salta …". Pág. 287.

El camino al despoblado salía de la jurisdicción de Jujuy por Cieneguilla (ver Figura 4.33) siguiendo su curso hacia el norte por Talina y Tupiza (Figura 4.37)[199]. El de la quebrada de Humahuaca lo hacía por Yavi (Figura 4.38)[200] y La Quiaca, continuando la ruta hacia Potosí por Mojos (lugar con agua y pastos donde se hacía tablada para la venta de mulas) y Nazareno (abundante agua y pasto), siguiendo seguidamente a Tupiza. En esta villa se unían los dos continuando seguidamente hacia Potosí. Este tramo se sigue perfectamente con las indicaciones de Concolorcorvo y ha sido representado en la citada Figura 4.33.

En Tupiza, siguiendo la dirección N-NO, podía tomarse un ramal que llevaba a Uyuni; desde aquí, circulando hacia el norte y rodeando por oriente el lago Poopó, se llegaba a Oruro; siguiendo en dirección N-NO pronto se accedía a La Paz; continuando hacia el lago Titicaca, se rodeaba por el occidente cruzando el río Desaguadero, desde donde se conectaba con Tacna y Arica (al oeste) o con Puno, Arequipa y Mollendo, pudiendo ya acceder a la costa peruana. El camino real conectaba Puno con Cuzco y Lima[201].

Las distancias de Salta y Jujuy hasta Potosí varían según las fuentes consultadas, e incluso dentro de la misma fuente, y siempre se refieren al camino por la quebrada de Humahuaca. La Tabla 4.16[202] resume estos datos.

TRAYECTO	CONCOLORCORVO	ITINERARIOS	
		V.1	V.2
Salta-Jujuy	18	18	18
Jujuy-La Quiaca	57	59	61
La Quiaca-Potosí	66	---	71
Total	141	---	150

Tabla 4.16 Distancia entre Salta y Potosí por el camino de la quebrada de Humahuaca (Leguas)

Ya en el norte, una vez pasado Potosí, las recuas llegaban a las tabladas de Oruro, Coporaque (Cuzco) y Tucle (entre Huancavelica y Jauja) a donde los compradores se acercaban para adquirirlas[203].

4.7. Las rutas del azogue a Potosí[204]

4.7.1. Introducción

A partir de 1572, año en que la amalgamación se adaptó al tratamiento de las menas argentíferas de Potosí, el yacimiento de mercurio de Huancavelica se convirtió en pieza indispensable para la recuperación económica de la plata potosina. El primer paso consistió en hacerlo llegar a la villa imperial en cantidades suficientes y a un coste asumible por los mineros del Cerro Rico.

[199] TUPIZA TOURS. *Tupiza desde el cerro Oke Rumi.* https://tupizatours.com/post/1/view. Consultada el 14 de septiembre de 2024.
[200] Autor sobre base de Google Earth.
[201] CONTI, V.E.; SICA, G. "Arrieros andinos de la colonia …". Nº 16.
[202] Autor con datos de (1) CONCOLORCORVO. *El lazarillo de ciegos…* Págs. 81, 128, 152, 154; (2) Itinerarios y derroteros de las provincias … F. 99r (V.1), 106r.v (V.2).
[203] BEBIN, S. "Del Tucumán al Perú. El reparto y el comercio de mulas en la segunda mitad del siglo XVIII". *Allpanchis*. Año 49. Nº 89. 2022. Pág. 111.
[204] Salvo otra indicación, el presente capítulo resume el artículo ORCHE, E.; AMARÉ, M.P. "Transporte de mercurio …". Págs. 53-74. Para conocer las fuentes puntuales se remite a dicho trabajo.

En una primera época, era transportado desde Huancavelica a Potosí por vía terrestre aprovechando los caminos incas, tal y como los encontraron los españoles a su llegada, ya que apenas los mejoraron ni construyeron otros nuevos, salvo los estrictamente necesarios para acceder a los nuevos centros de producción y consumo. Sin embargo, estos caminos se habían abierto para el tráfico de personas y, en todo caso, de llamas, pero no de caballos, mulas ni carretas, desconocidas para los incas; por tanto, no constituían vías adecuadas para el intenso trajín del mercurio, aunque fueron utilizadas ampliamente para ello durante todo el período virreinal.

Alternativamente a la ruta anterior, en ocasiones se utilizó una vía mixta marítimo terrestre que, descendiendo por Chincha o Pisco, continuaba por barco hasta Quilca, desde donde se retomaban los caminos incas que subían hasta Arequipa, La Paz y, finalmente, Potosí.

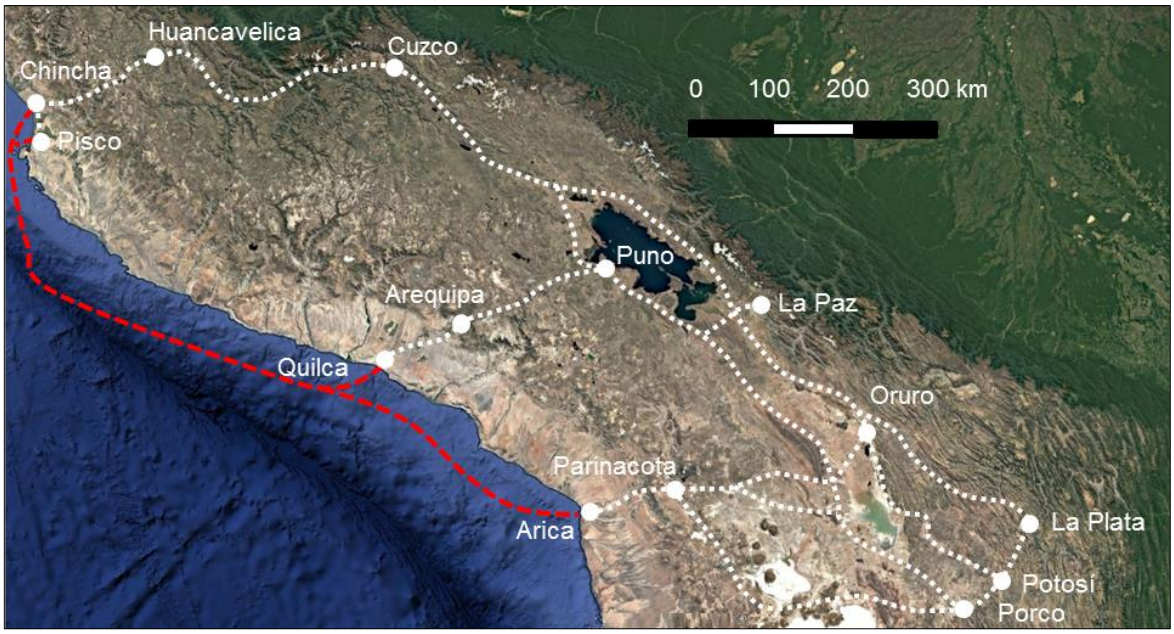


Figura 4.39. Esquema de las rutas de transporte del azogue

A la vista de que los inconvenientes del camino terrestre eran grandes y el tráfico por él costoso, el virrey Toledo, en 1574, decidió que el azogue de Huancavelica se enviara a Potosí a través de Arica, por una vía mixta marítimo-terrestre, aunque el transporte por los Andes se siguió realizando, esporádicamente, hasta 1580. Así pues, en lo sucesivo, el mercurio se llevaría mediante recuas de Huancavelica a Chincha (en la zona costera), de aquí a Arica en barco y, finalmente, otra vez en recuas, de Arica a Potosí. La mayor longitud total y complejidad organizativa y logística de este transporte eran compensadas sobradamente por los recorridos mucho menores que había que realizar por los lentos y difíciles caminos andinos. La presencia de Arica en el transporte del azogue sólo se justifica por su estratégico emplazamiento, ya que lo malsano del clima dificultaba el mantenimiento de población estable. La Figura 4.39[205] esquematiza las distintas vías citadas.

Utilizar la ruta marítimo-terrestre tenía otras ventajas. En primer lugar, al ser Arica el puerto en donde prácticamente se centralizó la llegada de mercancías de otros lugares del Pacífico y de España destinadas a Potosí, Oruro y otras localidades del interior, disponía de grandes reservas de animales de transporte para efectuar estas entradas. En segundo lugar, se abría la posibilidad de utilizar el retorno de las recuas azogueras a Arica para el traslado de las barras de plata potosinas que, desde ella, debían viajar a Lima, Panamá y España. De esta manera, azogue y plata, unidos

[205] Autor sobre base de Google Earth.

primero en el proceso de amalgamación, adquirieron un segundo vínculo, el del transporte, que benefició de nuevo a ambos.

Este sistema de transporte fue ampliamente utilizado hasta la segunda mitad del siglo XVIII, y luego decayó progresivamente debido a la caída de la producción de mercurio en las minas de Huancavelica, causada por la mala gestión, la falta de hallazgo de nuevas vetas y galerías que colapsaron y ya no pudieron utilizarse, además de la importancia que adquirieron los puertos de Buenos Aires y Montevideo con la creación en 1776 del virreinato del Río de la Plata, que facilitó el transporte de mercurio desde Almadén (España) a Potosí a través del océano Atlántico[206], primero por vía marítima hasta la capital bonaerense y luego, por el largo e incómodo camino terrestre, ya descrito, desde ésta a la villa imperial. Conocida esta ruta, huelga explicar las dificultades que implicaban viajes tan largos con los animales cargados con un material, el azogue, de naturaleza líquida, fluida y, además, muy pesado y valioso.

4.7.2. Los envases del azogue

Precisamente las características físicas del mercurio condicionaron su trajín por lo que merece la pena dedicar unos comentarios a los envases en donde se llevaba. De hecho, el transporte físico del mercurio siempre fue un problema para la Corona española debido a su naturaleza pesada, líquida y escurridiza que dificultaba que pudiera empaquetarse de forma estanca, resistente, segura y manejable. En los años iniciales se usaron cueros de vaca y pequeñas botijas tapadas con brea que, posteriormente, fueron sustituidas por odres de cuero curtido cosido (badanas), atadas con cordones trenzados de tralla, en los que cabían entre media y una arroba (5,75-11,5 kg) de metal (Figura 4.40).

Figura 4.40. Reproducción de una badana de Almadén

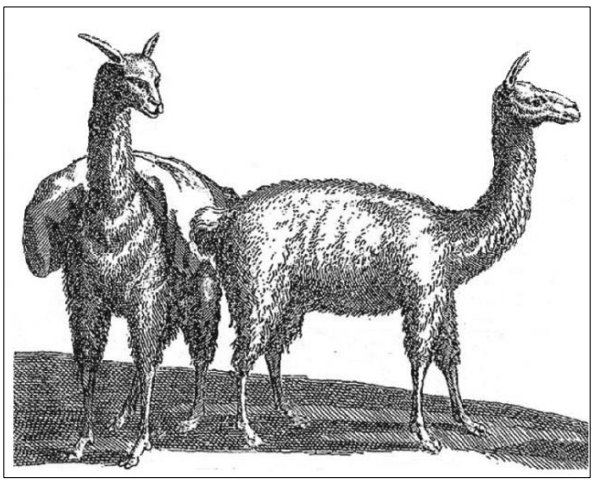


Figura 4.41. Dos llamas, una cargada con lo que parece una petaquilla

Estas badanas estaban, por lo general, confeccionadas con cuero de cabra u oveja y se sellaban exteriormente con una capa de cera. Para transportarlas, se colocaban por pares en unos sacos de piel de vaca, denominados petaquillas, que cargaban hasta 2 arrobas. Una llama podía

[206] ANÓNIMO. *Complejo Santa Bárbara. Documento Lista Indicativa UNESCO.* Lima. 2017.

trasladar una petaquilla y las mulas, dos[207]. La Figura 4.41[208] muestra dos llamas, una de las cuales lleva lo que parece ser una petaquilla.

Las badanas usadas en Huancavelica se preparaban en las provincias vecinas mientras que las empleadas en Arica se confeccionaban en el centro de Chile y significaron un inmenso y fructífero negocio durante los siglos XVII y XVIII. Además, existía un tráfico clandestino que llegaba a Lima y Arica burlando la vigilancia de sus compradores, los funcionarios de las Cajas Reales. Tanto las badanas como los cordones de tralla eran adquiridos por los transportistas en el almacén real abonando su valor al retorno del viaje. A veces escaseaban las badanas por lo que las disponibles en el mercado alcanzaban un elevado precio; en estos momentos, llegaron a suministrarse como alternativas pieles agusanadas o en mal estado. Esta escasez causaba complicaciones de suministro como ocurrió en 1608, año en el que se acumularon 1.500 quintales de azogue en los almacenes de Arica sin posibilidad de ser transportados a Potosí por falta de badanas, a pesar de que la Corona compró grandes cantidades; por ejemplo, en ese mismo año se adquirieron 4.800 badanas y 4 arrobas de cordones.

Para reponer las pieles que resultaban dañadas o podridas, las caravanas llevaban repuestos con los respectivos cordones para atarlas. En general, como ya se ha indicado, el azogue se preparaba en atados de dos badanas o maito.

Con objeto de eliminar las pérdidas durante el transporte, en septiembre de 1593 los expertos en minería Francisco Tofiño (conocedor de las minas de Guadalcanal y Almadén) y Leonardo Ballestreri propusieron envasar el azogue en cuernos de buey o de vaca recubiertos interiormente de betún, comprometiéndose a proporcionar 100.000 recipientes, pero no hay noticia de que se implantara esta novedad. En cualquier caso, las badanas fueron utilizadas durante el período virreinal sin que las frecuentes pérdidas forzaran, salvo esporádicamente, la búsqueda de una mejor solución que, al parecer, no se pudo encontrar.

Figura 4.42. Badana, envases para contenerla y caja de embalaje para el transporte utilizados en el envío de azogue desde Almadén a América

Cuando el azogue se llevaba por barco desde España a América, las badanas se protegían introduciéndolas dentro de envases de madera que, a su vez, se colocaban dentro de cajas de madera reforzada. Unos y otras se forraban interiormente de paja u otras fibras vegetales trenzadas con objeto de evitar golpes (Figura 4.42); una solución similar se emplearía en Perú, como se explica más adelante.

[207] BAUER, B.S.; SMIT, D.K.; GALIANO, J.; COELLO, A. "El camino del mercurio de Huancavelica a Potosí". En *CHACALTANA, S.; ARKUSH, E.; MARCONE, G.C. Nuevas tendencias en el estudio de los caminos.* Lima. 2017. Pág. 383.

[208] FREZIER, M. *Relation du voyage de la Mer du Sud aux cotes du Chily et du Perou.* Paris. 1716. Pág. 138. Modificada.

A finales del siglo XVIII ocurrió un hecho muy importante que tendría una posterior incidencia en el transporte del azogue[209]. Como ya se ha comentado. En aquel tiempo, el metal se transportaba en badanas de piel que resultaban complicadas de trasladar, especialmente de España a América, ocasionando siempre pérdidas más o menos cuantiosas por roturas y consiguientes fugas. De hecho, los contratos de los asentistas las contemplaban complicando el ajuste final de las cuentas con la Hacienda Real. Para paliar este problema, en 1788, un empleado de la Corona española, José Antonio Pizarro, propuso transportarlo introducido en vasijas de hierro (frascos). La Corona aceptó la idea con cautela y, para asegurarse, convocó a diversos asesores científicos para que dieran sus opiniones. Algunos temían que el mercurio pudiera amalgamarse con el hierro, otros invocaban los avances metalúrgicos logrados en Europa central para refutarlo, unos pocos señalaban que el hierro se había utilizado como reactivo en el refino de la plata de Potosí desde el siglo XVI, y que no existían pruebas que respaldaran tales temores, finalmente, los restantes manifestaron su falta de preparación en el tema.

Una perturbación importante fue la Guerra de la Independencia contra la invasión francesa que, en 1808, interrumpió y alteró las rutas comerciales dentro de España y de ésta con América. Además, a mayores, lejos de posibilitar grandes ahorros, la modernización propuesta por Pizarro implicaba la introducción de una tecnología de transporte de contenedores más cara, aunque más eficiente y expandible.

A la hora de tomar la decisión, había que tener muy presente que la elaboración de los frascos de hierro, con un peso, capacidad y seguridad determinados, requería una habilidad considerable pues era preciso fundir, martillear, cortar, moldear, unir y soldar la chapa de hierro; era necesario, por otra parte, fabricar un dispositivo muy efectivo, duradero y fácil de usar para asegurar el cierre seguro de la boca.

El apoyo definitivo a la idea de Pizarro provino de Antonio Valdés, ministro de Hacienda de España e Indias que, tras superar innumerables problemas, consiguió que la idea fuese aceptada. Él mismo sugirió que la capacidad de los frascos fuera de 75 libras (3/4 de un quintal de 100 libras, 34,5 kg), que más tarde, y hasta hoy día, se convertiría en estándar en el comercio. El País Vasco y Cantabria, por sus minas e industria del hierro, fueron los lugares elegidos para fabricar los primeros 60.000 envases y luego los demás. La Figura 4.43[210] muestra un dibujo de un frasco elaborado en la Real Fábrica de la Cavada[211] en 1790, preparado para Pedro de Lerena, entonces ministro de Hacienda e Indias, con su leyenda explicativa. Estos primeros frascos eran de sección cuadrada aunque, posterior y definitivamente, se adaptó la circular.

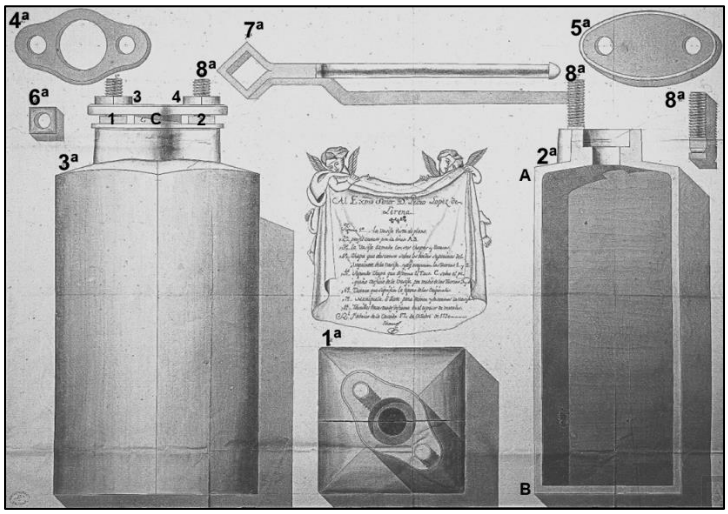
La idea se implementó para el transporte interno en Perú, en donde Huancavelica comenzó a recibir los envases y a utilizarlos al amparo de la real orden de 1 de junio de 1798 enviada al virrey Abascal. En ella se sentaban las bases para la utilización de los frascos una vez vaciados del azogue

[209] Sobre este asunto, salvo otra indicación: PLATT, T. “Container transport: from skin bags to iron flasks. Changing technologies of quicksilver packaging between Almaden and America, 1788–1848”. *Past and Present*. Nº 214. 2012. Págs. 215-217, 241.

[210] Plano de envase de hierro para el transporte de mercurio. Archivo General de Indias. MP-INGENIOS, 70. Modificada.

[211] Real Fábrica de Artillería de La Cavada: Importantes instalaciones fabriles y mineras, cuyos altos hornos estuvieron situados en las poblaciones próximas de Liérganes y La Cavada, en los municipios de Liérganes y Riotuerto, en Cantabria. Fue la primera siderurgia e industria armamentística del país y produjo durante más de dos siglos, entre 1622 y 1835, elementos de artillería y munición de hierro. WIKIPEDIA. *Real Fábrica de Artillería de La Cavada*. https://es.wikipedia.org/wiki/Real_Fábrica_de_Artillería_de_La_Cavada. Consultada el 7 de julio de 2025.

llegado desde España, incluida su compra y reutilización por los mineros huancavelicanos o su devolución a España, vacíos o conteniendo algún producto compatible, como monedas[212].



Al Exmo. Sr. D. Pedro López de Lerena

Figura 1ª. La vasija vista desde plano

2ª Perfil cortado por la línea AB

3ª La vasija armada con sus chapas y tuercas

4ª Chapa que descansa sobre los bordes superiores del boquinete de la vasija y que aseguran las tuercas 1 y 2

5ª Segunda tapa que afirma el taco C sobre el pequeño orificio de la vasija por medio de las tuercas 3 y 4

6ª Tuerca que significa la figura de las originales

7ª Manivela o llave para armar y desarmar la vasija

8ª Tornillos encastrados de firme en el espesor de metales

Real Fábrica de la Cavada

17 de octubre de 1790

Pizarro

Figura 4.43. Dibujo de una vasija de hierro para transportar mercurio (1790)

En 1800 ya se usaban tanto las badanas como los frascos; cuatro años después, en 1804, las vasijas de hierro, todavía de peso variable, pero siempre con una capacidad aproximada de 75 libras de mercurio, se enviaban a América junto con cajas de badanas con una capacidad de 150 libras. Sin embargo, no fue hasta 1816, una vez superada la invasión francesa de 1808, que recuperada la iniciativa y visto su buen resultado, los frascos de hierro finalmente reemplazaron a las cajas con badanas en el comercio internacional, casi treinta años después de su primera discusión, llegando de esta forma a América grandes cantidades de envases metálicos. En 1820, los frascos de hierro se utilizaban en la mayor parte del comercio de azogue, aunque las pieles no habían desaparecido por completo aunque usándose solamente cuando escaseaban los frascos, pero nunca en los envíos internacionales.

Eran, sin embargo, momentos en que se había iniciado la guerra de la independencia americana y los beneficios del uso de las vasijas metálicos poco pudieron aprovechar a la metrópoli, aunque sería empleadas posteriormente en los envíos de azogue a las nuevas repúblicas y en el uso interno por éstas.

4.7.3. Ruta de transporte de Huancavelica a Potosí por vía terrestre en la etapa inicial

Esta ruta de transporte se utilizó desde el inicio de los envíos de azogue a Potosí hasta 1574. Después, sólo esporádicamente hasta 1580 (ver Figura 4.39).

La distancia por vía terrestre de Huancavelica a Potosí era de unas 280 leguas (1.500 km) que las recuas de llamas tardaban 3 meses en recorrer. El trayecto discurría a gran altura, pues partía desde los 3.800 m de Huancavelica, seguía por Cuzco, a similar altitud y llegaba a la villa de Potosí a 4.200 m, atravesando collados incluso más elevados.

[212] Expediente sobre azogues. Archivo General de la Nación. Lima. AD1_07_2-12.

La ruta más probable, según la red de caminos incas, debió ser la siguiente. Desde Huancavelica, mediante un ramal secundario, se enlazaría con la rama sur del camino principal de Chinchaysuyu, que discurría entre Sapallanga y Huanta, vía Paucará, alcanzándolo en las inmediaciones de éste. Ya en él, se seguiría a Huamanga, Vilcashuaman, Abancay, Limatambo y Cuzco. Desde aquí, se viajaría por el camino del Collasuyu, pasando por Urcus y Ayaviri; en este lugar se tomaría el desvío por el norte del lago Titicaca, o bifurcación de Umasuyu, atravesando Huancane, Pucarani, Ayo Ayo, Caracollo, Paria, Oruro, y de aquí por un ramal secundario a Potosí o siguiendo un poco más por el camino principal hasta Chayanta y Chuquisaca y posterior desvío secundario a Potosí.

Otra opción era tomar desde Ayaviri el ramal sur del camino principal, o bifurcación de Hurcosuyu, que rodeaba el lago Titicaca por abajo, pasando por Pucará, Juliaca, Puno, Juli, Desaguadero, Caquiaviri, Callapa, Corque y Porco, bordeando la orilla sur del lago Popoo. De aquí, por un ramal secundario, se accedería a Potosí.

Estas rutas han sido descritas anteriormente en los capítulos 4.4 (Huancavelica-Cuzco) y 4.3 (Cuzco-Potosí).

De acuerdo con la información existente, la ruta recalaba en Cuzco, ya que según las cuentas de su Caja Real correspondientes a los años 1573-1580, los arrieros de Huancavelica conseguían en pública subasta los contratos para llevar el azogue a esta ciudad.

El tamaño de las recuas era muy variable pues, mientras algunos transportaban 30 quintales otros llevaban más de 300[213].

4.7.4. Ruta de transporte mixta marítima terrestre de Huancavelica a Potosí vía Quilca

Esta ruta fue empleada esporádicamente en los años iniciales para enviar azogue a Potosí que era utilizado en efectuar los ensayos de amalgamación, hasta que se descubrió la viabilidad técnica del proceso, y a Nueva España para la extracción de la plata por el mismo procedimiento que se estaba afinando en Potosí para climas mucho más fríos (ver Figura 4.39).

Partía de Huancavelica, cruzaba Castrovirreina y llegaba por vía terrestre a Pisco, que pronto sustituida por la más directa a Chincha, en donde el azogue destinado al Alto Perú se embarcaba hasta Quilca, considerado el puerto de Arequipa[214]; de aquí, de nuevo por vía terrestre, se enviaba por los caminos incas a la citada Arequipa, La Paz y, por fin, la villa imperial. Esta ruta aprovechaba el camino de Potosí a Quilca que, en los primeros 20 años de explotación del Cerro Rico, fue utilizado con preferencia al de Arica, más corto pero menos dotado. Cuando se instituyó el corregimiento de Arica, en 1565, se habilitó un pequeño puerto por el que pronto comenzó a mandarse la plata a Panamá copando, a partir de ese momento, las funciones que previamente se habían realizado en Quilca. Como en esta época aún no se había descubierto la manera de amalgamar los refractarios minerales potosinos en las frías condiciones climáticas imperantes en la villa, es de suponer que el azogue enviado a Potosí fuera muy escaso.

[213] JARA, A. *Tres ensayos sobre economía minera hispanoamericana*. Santiago de Chile. 1966. Págs. 71, 73.
[214] De Quilca a Arequipa había dos caminos posibles: por el pueblo de Siguas y por las Pampas Coloradas y Valle de los Infiernos. EGUILUZ, P. *Quilca en los derroteros, crónicas y mapas. Siglos XVI-XX*. 2025. https://percyeguiluz.blogspot.com/2025/01/quilca-en-los-derroteros-cronicas-y.html. Consultada el 14 de junio de 2025.

4.7.5. Ruta de transporte mixta marítima terrestre de Huancavelica a Potosí vía Arica

Esta ruta fue impuesta por el virrey Toledo en 1574, cuando ya llevaba unos años de prueba, y estuvo vigente hasta el fin de la época virreinal.

Aunque era más larga que el camino por tierra de Huancavelica a Potosí por Cuzco, la travesía marina era comparativamente más barata y rápida. Además, ofrecía la ventaja añadida de que las bestias de carga que se usaban para llevar el azogue de Arica a Potosí podían ser empleadas para transportar la plata que se enviaba a España en el viaje de regreso a la costa, mientras que las llamas que viajaban de Huancavelica a Chincha podían regresar con productos costeños[215].

Como ya se ha indicado el viaje completo se realizaba en tres etapas (ver Figura 4.39):

- Por vía terrestre de Huancavelica a Chincha y Tambo de Mora (puerto de Chincha, de nombre coincidente con el albergue de arrieros de Huancavelica) (35 leguas, 192 km)

- Por vía marítima entre Tambo de Mora y Arica (160 leguas, 880 km)

- Por vía terrestre entre Arica y Potosí (110 leguas, 605 km)

En total el recorrido era de unas 305 leguas, equivalentes a 1.677 km, algo más largo que el camino andino directo por Cuzco y Oruro pero con la diferencia de que un poco más de la mitad se realizaba por mar, lo que suponía un gran alivio. Comparada con la ruta de Quilca, la de Arica la aventajaba en que el recorrido marítimo era mayor, ahorrando cientos de kilómetros por los malos caminos andinos.

4.7.5.1. *Ruta de Huancavelica a Chincha y Tambo de Mora*

Una vez retirado el mercurio del almacén real, la recua salía de Huancavelica rumbo a Chincha, en donde se guardaba; posteriormente, se llevaba al puerto de Tambo de Mora para su traslado a Arica. La ruta, de 35 leguas (192 km) de longitud, era un camino inca de segundo orden que, partiendo de Huancavelica, continuaba hasta Lachoc; aquí se separaba de la vía que conducía a Castrovirreina, siguiendo aproximadamente la traza de la actual ruta hasta la villa de Arma, pasando por los tambos de Cachimayo y Niñobamba. Desde Arma, el camino continuaba por San Jerónimo hasta Chincha. La villa de Arma fue creada el 8 de mayo de 1576 por Mariano Cuenca de Mendoza buscando un apoyo para las caravanas que bajaban el mercurio a la costa. Este trayecto se dividía en dos tramos: el primero, desde Huancavelica a la aldea de San Jerónimo, era el más largo (26 leguas o 143 km), discurriendo por las alturas andinas; el azogue, envasado en las correspondientes badanas, era llevado a lomos de recuas de llamas que circulaban en un ambiente que les era propicio. Desde San Jerónimo, el segundo tramo de 9 leguas (49 km) discurría a menor altura hasta alcanzar prácticamente el nivel del mar en Chincha. En dicho pueblecito las cargas se transferían a mulas, mejor acondicionadas que las llamas a la cálida y húmeda climatología costera. Una vez llegado el azogue a Chincha, se depositaba en la Caja Real ubicada en dicho lugar, cuya construcción se ordenó en 1592. A su cargo estaba uno de los tres factores de Huancavelica que tenía la obligación de residir en esta villa.

De acuerdo con Bauer *et al* (2017), la organización del viaje a la costa no era fácil; las caravanas desde Huancavelica estaban formadas por cientos y, a veces, miles de llamas por lo que llevaba muchos días cargar todos los animales, de manera que la expedición se dividía en grupos

[215] BAUER, B.S.; SMIT, D.K.; GALIANO, J.; COELLO, A. “El camino …”. Pág. 396.

más pequeños que partían en días consecutivos. La combinación de grandes rebaños y un terreno escarpado, frío y seco implicaba que un cierto número de animales de carga moría por el camino. A este respecto, se sabe que una caravana que partió en 1597 con 2.765 llamas y 52 mulas registró la baja de 235 y 4 animales, respectivamente, en su viaje de ida y vuelta, lo que supone un 8% en ambos casos. En su travesía de dos semanas hasta la costa, las caravanas probablemente pernoctaban en un valle pantanoso localizado a unos 20 km de Huancavelica, en un lugar donde existen restos de un complejo semejante a un tambo, con diversos cuartos (Figura 4.44)[216].

Figura 4.44. Posible tambo utilizado como escala en el viaje a Chincha

Unos 25 km más adelante, tras cruzar el paso más alto del camino (de unos 4.500 msnm), posiblemente descansaban en un grupo aislado de recintos hechos de adobe situados en un angosto valle (Figura 4.45)[217].

Figura 4.45. Recintos de adobe en el camino a Arma

Durante los días siguientes, las caravanas seguían el descenso recalando en el pueblo de Arma, llegando posteriormente a San Jerónimo, donde las cargas se trasvasaban a mulas, y, finalmente a Chincha[218], depositándose el mercurio en el almacén real.

[216] BAUER, B.S.; SMIT, D.K.; GALIANO, J.; COELLO, A. “El camino …”. Pág. 391. Modificada.
[217] BAUER, B.S.; SMIT, D.K.; GALIANO, J.; COELLO, A. “El camino …”. Pág. 392. Modificada.
[218] BAUER, B.S.; SMIT, D.K.; GALIANO, J.; COELLO, A. “El camino …”. Págs. 389-390.

4.7.5.2. *Ruta de Chincha-Tambo de Mora a Arica*

Chincha fue fundada por Álvaro Ponce de León en 1571. A partir de esa fecha empezó a convertirse en un gran centro agropecuario, instalándose en su valle varias haciendas que albergaban una numerosa población esclava de origen africano. Sin embargo su papel fue especialmente relevante como punto de embarque de los envíos de mercurio de Huancavelica a Potosí, por la ruta marítima.

El pueblo estaba situado en el interior, a corta distancia de la orilla del Pacífico, por lo que para embarcar el azogue hacia Arica había que sacarlo de los almacenes y llevarlo a la localidad costera que ejercía de puerto, esto es a Tambo de Mora, situada a 11 km de aquella. Este lugar fue un importante centro administrativo prehispánico que formó parte del complejo inca de Chinchaycamac. Con motivo de los embarques de azogue, Tambo de Mora tuvo una segunda época de cierto esplendor en los siglos XVI a XVIII.

El transporte de 880 km por vía marítima era realizado por navíos de la Armada Real, los cuales comenzaron el siglo XVII haciendo un único viaje al año al que posteriormente se añadió otro más. Sin embargo, cuando la ocasión lo requería, la Corona fletaba mercantes particulares para el transporte del azogue, especialmente durante el siglo XVIII.

El mercurio se llevaba a bordo de los navíos transbordándolo en lanchas; ya en los buques, se embalaba en cajones de hierro reforzados, forrados con cuero de vaca para distribuir la carga evitando el peso descontrolado y el movimiento y rotura de las badanas. La Figura 4.46[219] muestra cómo pudieron ser estos embarques.

Figura 4.46. Embarque de cargas en chalupas

El primer envío de azogue por Chincha fue en 1574, constando de 2.500 quintales (115 t). El transporte marítimo fue efectuado por el navío San Cristóbal. En los primeros años, las remesas de azogue solían ser de unos 500 quintales pero en 1607 ya las había de 1.500 y de 3.000 en 1641. En 1645 llegaron a Arica dos barcos con 5.000 quintales.

A pesar de la piratería y de la naturaleza de la carga, los naufragios de los barcos de transporte cargados de azogue fueron muy raros, conociéndose sólo uno ocurrido en 1584.

[219] PARRILLA, C. *Listado de cuadros.* https://www.carlosparrillapenagos.es/pintura-naval/cuadros-1/. Consultada el 15 de junio de 2025. Modificada.

Al igual que el caso de Chincha, en 1592 la Real Hacienda solicitó que se habilitara una Caja Real en Arica para almacenar el azogue y otros elementos valiosos que llegaran a la ciudad, como la plata recibida de Potosí, pero hasta 1607 no se finalizaron los muelles y el susodicho almacén. Con anterioridad a esa fecha, el mercurio era descargado del barco que lo traía de Tambo de Mora por mitayos que lo llevaban a la playa por medio de lanchas, en donde se cargaban a las recuas que lo trasladaban directamente a Potosí. Cuando a partir de dicho año estuvieron disponibles los almacenes, los mismos mitayos que antes desembarcaban el azogue en la playa, lo llevaba a la Caja Real en donde se pesaba, registraba y quedaba a disposición de los transportistas autorizados para su posterior envío a Potosí.

La elección de Arica como etapa intermedia estaba respaldada por la actividad comercial de la villa desde que fue fundada en 1541 por el encomendero Lucas Martínez de Vegazo. Aunque la principal fuente de riqueza de este personaje fue la minería, los ingresos que obtuvo con ella le sirvieron para invertir en la industria de la cordonería, el molino, las viñas o el tambo, entre otros, convirtiendo a Arica en un centro que comerciaba con las ciudades e ingenios mineros de la Audiencia de Charcas[220]. Las tasas que Martínez de Vegazo cobraba de Arica y las localidades vecinas (Tarapacá, Ilo y Carumas), todas en especie, muestran la pujanza y diversidad de productos que el territorio era capaz de proporcionar. El comercio de estos artículos y los ingresos de la plata obtenida en las minas de Tarapacá, permitieron la creación y mantenimiento de rutas comerciales con localidades externas a la encomienda, como Lima y Charcas, de las que Arica formaba parte destacada como puerto distribuidor[221].

4.7.5.3. *Ruta de Arica a Potosí*

Al llegar a Arica, bien desde la propia playa en los años iniciales, bien desde la Caja Real a partir de 1607, el azogue proveniente de Tambo de Mora era cargado en recuas que lo transportaban a Potosí. La distancia a recorrer era de 110 leguas (605 km). Las vías para llegar a la villa imperial fueron cambiando a lo largo del tiempo. En la etapa inicial, la Ruta del Mercurio seguía el mismo camino que la Ruta de la Plata, pero en sentido contrario[222].

La actividad del puerto de Arica se mantuvo durante el siglo XVII, aunque a su terminación comenzó la decadencia de la región costera y la del interior; este declive, inicialmente lento, se precipitó en la primera mitad del siglo XVIII. Las causas fueron múltiples: constante amenaza de asaltos piratas, desagradable hedor del ambiente a causa del guano amontonado en la costa, repetidas destrucciones por terremotos y maremotos[223] y, sobre todo, varias sequías que terminaron diezmando los valles y secando las plantaciones. Contribuyó a esta situación el efecto malsano de las pozas de aguas estancadas que ocasionaron la reaparición de fiebres palúdicas en el valle, con fatales consecuencias. Por todo ello, los españoles abandonaron la ciudad estableciéndose en el pequeño pueblo de San Pedro de Tacna, distante unos 50 km en línea recta. En Arica permanecieron no más de 800 personas entre negros, mulatos y mestizos.

Pese a estos cambios, el trajín desde Charcas por el camino real al Pacífico mantuvo una moderada pero constante actividad. El trazado se mantuvo desde Potosí hasta Cosapa pero, a partir de este punto, se modificó dirigiéndose a Tacna para después descender a la costa.

---

[220] CHOQUE, C.; MUÑOZ, I. "El Camino Real de la Plata. Circulación de mercancías e interacciones culturales en los valles y Altos de Arica (siglos XVI al XVIII)". *Historia*. Nº 49. Vol. 1. 2016. Pág. 77.
[221] TRELLES, E. *Lucas Martínez de Vegazo: Funcionamiento de una encomienda peruana inicial.* Lima. 1982.
[222] LÓPEZ, C. *La Ruta de la Plata: de Potosí al Pacífico.* La Paz. 2016. Pág. 22.
[223] Sólo en el siglo XVII en 1604, 1615 y 1650.

En 1718 la contaduría de las Cajas Reales se trasladó a esta villa tras siglo y medio de ejercicio en Arica; de ahí que la nueva distribución administrativa organizada por las reformas borbónicas incluyeran a ésta en la intendencia de Arequipa, decisión que acrecentó la importancia de Tacna. En 1777 a causa de la malaria, de la precariedad del puerto y de la creación del virreinato del Río de la Plata, la administración virreinal peruana abandonó Arica aunque, en 1786, la villa retornó a la jurisdicción del virreinato del Perú por lo que gran parte de las tareas realizadas en Arica se centralizaron en Arequipa[224].

Hecha esta introducción, se describen los caminos que constituyeron la Ruta del Mercurio, y su inversa, la Ruta de la Plata en las distintas épocas.

a. Camino inicial Arica-Potosí por el altiplano

Las fuentes describen esta ruta comenzando por Arica. Se dividía en dos grandes sectores: el primero, superar las estribaciones andinas hasta alcanzar el altiplano, las denominadas alturas de Arica; el segundo, el recorrido a gran altitud hasta el sur del lago Popoó, cordillera de los Frailes, Porco y Potosí.

El camino (Figura 4.47)[225] partía del puerto ariqueño existiendo dos vías para acceder al altiplano circulando por los valles paralelos de Lluta y Azapa.

- Arica, Lluta, Socoroma, Putre y Parinacota.

- Arica, Azapa, Livilcar, Belén y Parinacota.

En ambos casos se llegaba al pueblecito de Parinacota (Figura 4.48)[226], situado ya a elevada altitud; desde él, seguía a Potosí por las alturas andinas.

Figura 4.48. Iglesia de Parinacota

Según Clara López (2016), para ir de Parinacota a Potosí se continuaba en dirección Este hasta Cosapa y después al SE hacia Rio Mulato, girando de nuevo en dirección oriente hasta llegar a Porco y Potosí. De esta ruta general, cuyo trazado estaba señalado por numerosas iglesuelas de las distintas aldeas, partían ramales que conducían a Oruro o las minas de Salinas de Garci Mendoza.

[224] LÓPEZ, C. *La Ruta de la Plata…* Págs. 78, 80-81.
[225] LÓPEZ, C. *La Ruta de la Plata…* Pág. 51. Modificada.
[226] SERGIO L. *Iglesia de Parinacota*. 2017. https://www.tripadvisor.es/Attraction_Review-g15296315-d10489264-Reviews-Iglesia_de_Parinacota-Parinacota_Arica_and_Parinacota_Region.html#/media/10489264/?albumid=-160&type=ALL_INCLUDING_RESTRICTED&category=-160. Consultada el 15 de junio de 2025. Modificada.

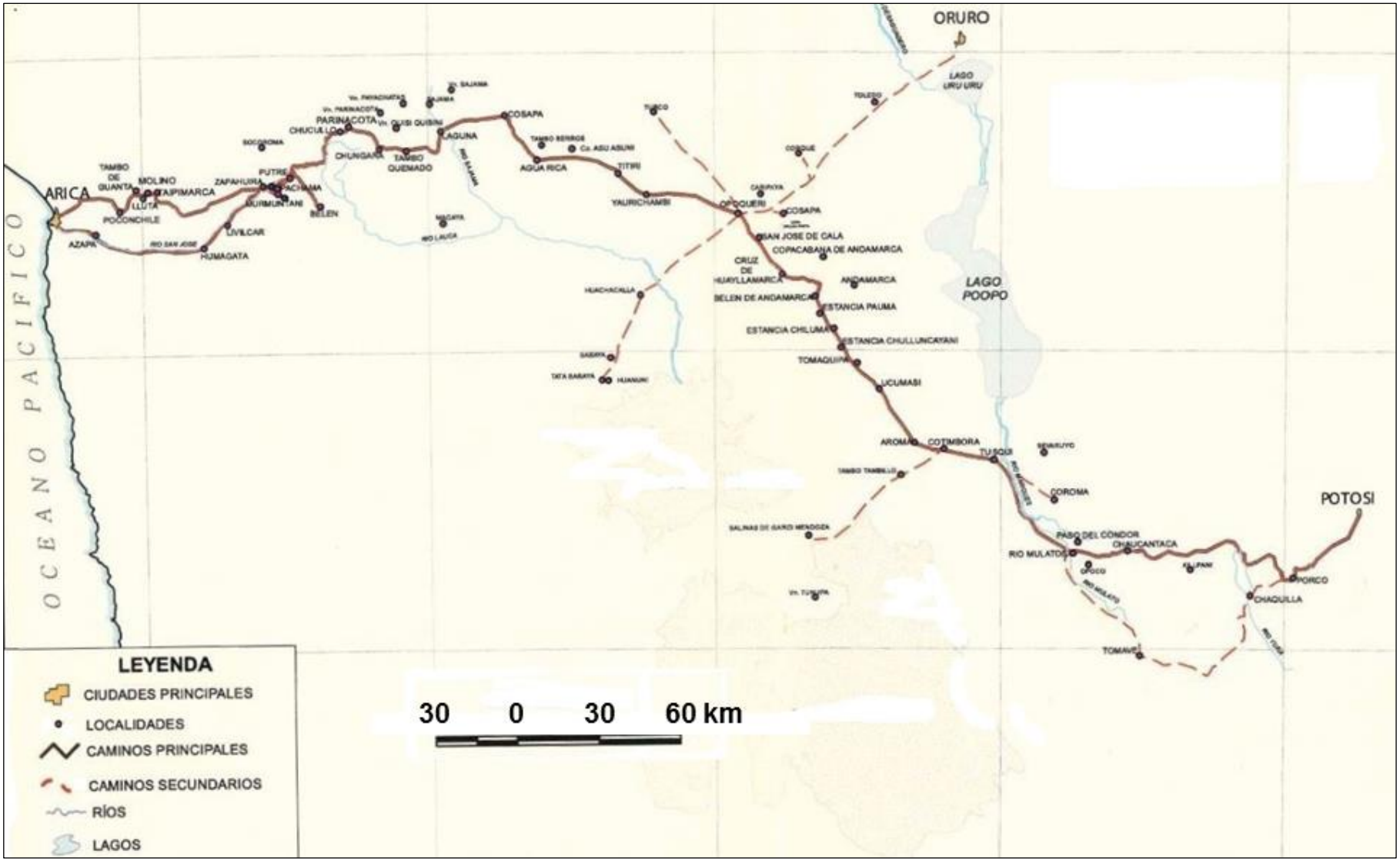


Figura 4.47. Ruta del Mercurio Arica-Potosí

Una ruta prácticamente paralela, quizás menos elaborada, preparada por la misma autora en 1990 es más fácil de seguir al ser más evidentes los lugares de referencia[227]. Al principio coincide con la anterior hasta Cosapa pero se extendía más al este discurriendo más próxima al lago Popoó. Al sur de éste, volvían a unirse ambas, camino de Potosí. La ruta ascendía al altiplano por cualquiera de los dos valles citados, llegando igualmente a Parinacota. Desde aquí se continuaba hacia oriente por Laguna, Cosapa y Turco. Seguidamente se giraba al SE llegando a Opoqueri, Belén de Andamarca, intersección con el camino de Salinas de Garci Mendoza y cordillera de los Frailes, que se atravesaba girando hacia levante en dirección a Porco y Potosí (Figura 4.49)[228].

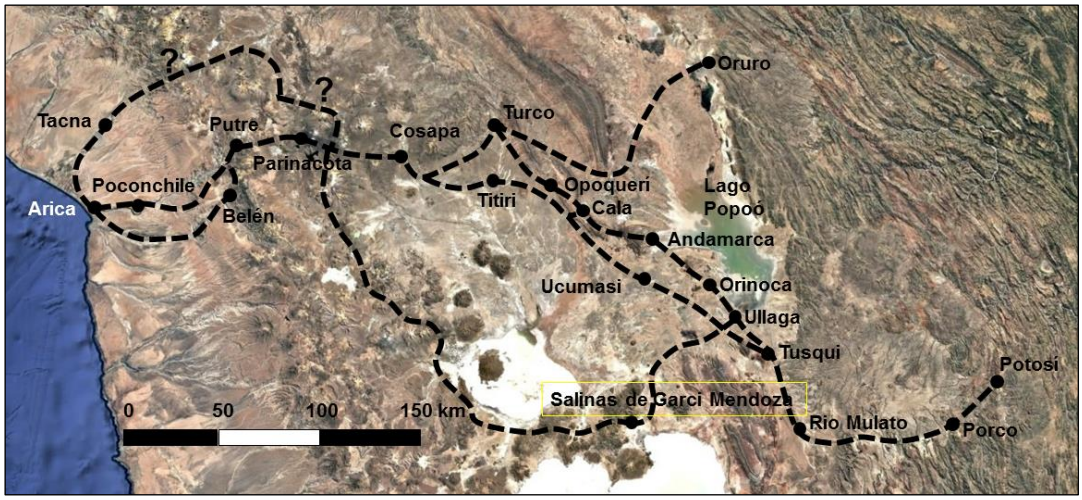


Figura 4.49. Caminos de Arica a Potosí

María Florencia Málvarez (2018)[229], conociendo el trabajo de López (2016), recorrió la ruta proponiendo ligeras modificaciones en el tramo comprendido entre Tiriti y el sur del lago Popoó. Concretamente sugiere la vía que discurre por Tambo Quemado, Cosapa, Titiri, Choroma, Cala, Andamarca y Orinoca (ver Figura 4.49).

Cuando Tacna tomó el relevo de Arica, la nueva ruta que llevaba hasta allí no es bien conocida. Se sabe que pasaba por el volcán Tacora, Tacana y Caquena por lo que, posiblemente, el trazado sería el que se indica en la citada figura, desde la costa penetrando hacia el norte por un terreno poco accidentado, siguiendo después un ramal que interceptaría al camino real en un punto situado entre Parinacota y Cosapa.

Sobre estas vías se volverá a tratar cuando se comente la Ruta de la Plata.

b. Camino Arica-Potosí por Salinas de Garci Mendoza

En la *Carta geográfica que contiene los partidos que comprende la provincia de Potosí*[230], elaborada en 1787 para el gobernador interino Pedro Vicente Cañete Domínguez, se indica la ruta

[227] LÓPEZ, C. *Una ruta de la plata: Potosí-Arica. Introducción histórica, trazado y forma de recorrido en los siglos XVI y XVII.* Manuscrito inédito. La Paz. 1990. En *FUNDACIÓN ALTIPLANO. Iglesias andinas de Arica y Parinacota. Las huellas de la Ruta de la Plata*. Arica. 2012. Pág. 44.
[228] Autor sobre base de Google Earth.
[229] MÁLVAREZ, M.F. "La Ruta de la Plata de la villa imperial de Potosí a Arica (siglos XVI-XVIII). Una aproximación al trazado de la ruta a través del estudio del paisaje histórico". *56º Congreso Internacional de Americanistas.* Salamanca. 2018. S/p.
[230] Carta geográfica que contiene los partidos que comprende la provincia de Potosí. Año de 1787. Archivo General de Indias. MP-BUENOS_AIRES, 160.

que conducía del puerto de Arica a Potosí por Tacna, Altos de Arica, Tacora, Salinas de Garci Mendoza (Figura 4.50)[231], Paria, Ullaga, cordillera de los Frailes, Porco y Potosí. No se muestra ni rastro de las comentadas anteriormente, salvo en los tramos coincidentes, de Ullaga a la villa imperial. Su traza aproximada puede apreciarse en la citada Figura 4.49. La Carta la presenta esquematizada siguiendo una línea con dos tramos casi rectos.

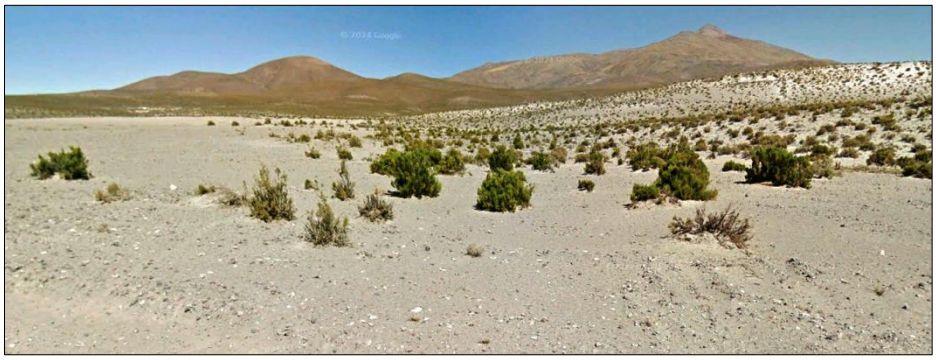


Figura 4. 50. Desolado paisaje de la puna en los alrededores de Salinas de Garci Mendoza

Figura 4.51. Camino de Arica a Potosí por Salinas de Garci Mendoza

La Figura 4.51[232] muestra la Ruta del Mercurio según la Carta, en la que para mayor claridad se han destacado la situación y los nombres de los puntos de paso, así como la traza del camino. De Ullaga en adelante es común con las rutas anteriores hasta llegar a Potosí.

c. Transporte de Arica a otros destinos

A partir de la creación del virreinato del Rio de la Plata en 1776, los envíos de mercurio de Arica a Potosí disminuyeron fuertemente siendo remitidos, en su mayor parte, a los distritos mineros del Perú. El puerto de Arica también recibía mercurio de España y desde allí se repartía por el virreinato. Así ocurrió, por ejemplo, con un cargamento llegado el 3 de octubre de 1789, que el día 27 se entregó al transportista para que lo distribuyera en sus destinos. Contenía 1.333 cajones de 1,5 quintales (más 1 quintal para compensar pérdidas), producido en Alemania y embarcado en

[231] Autor sobre base de Google Earth.
[232] Carta geográfica que contiene los partidos … Modificada.

Cádiz, que sería uno de los últimos en llegar al citado puerto. Su destino eran cuatro distritos situados en distintas partes del virreinato, tal como muestra la Tabla 4.17[233].

TESORERÍA DE DESTINO	DISTANCIA (Leguas)	NÚMERO DE CAJONES	CANTIDAD DE QUINTALES
Oruro	110	433	650
La Paz	95	100	150
Chucuito	125	600	900
Carangas	55	200	300
Total	--	1.333	2.000

Tabla 4.17. Envío de azogue a Arica (1788)

En estos casos ya no había rutas de referencia sino que cada remesa seguía su propio camino rumbo a la tesorería asignada previamente en función de las solicitudes.

En esta época el azogue se guardaba repartido en las distintas Cajas Reales, a la espera de su distribución. Un oficio de la Superintendencia General del virreinato del Perú de 27 de enero de 1787 muestra las disponibilidades existentes en ellas[234]. La Tabla 4.18 muestra que todas, excepto Cuzco, contaban con mercurio destacando Lima entre todas. De esta forma, el transporte y el almacenamiento de azogue se habían descentralizado como consecuencia de las nuevas condiciones administrativas impuestas por la Corona.

CAJA	AZOGUE		
	Quintales	Libras	Onzas
Huancavelica	581	93	--
Trujillo	176	89	--
Cuzco	--	--	--
Arequipa	451	65	13
Pasco	502	50	--
Huamanga	194	50	--
Lima	3.213	--	--
Total	5.120	47	13

Tabla 4.18. Azogue almacenado en las Cajas Reales del virreinato del Perú (1786)

El transporte del azogue de Arica a Potosí constituía, en sí mismo, una nueva empresa en la que los transportistas hacían uso de los recursos locales, aunque a costa de tener que abonar precios cada vez más elevados para la manutención y los forrajes. Además, si encontrar recuas era a veces un problema, no lo era menos disponer de indios arrieros para acompañarlas, pues no siempre se los hallaba en suficiente número, a veces distraídos por el corregidor para atender sus asuntos particulares.

Las llamas fueron los animales inicialmente utilizados para el transporte del azogue. Cada una cargaba aproximadamente algo más de dos arrobas (23 kg), colocadas por mitades a ambos costados del animal, lo que venía a coincidir con dos badanas. Las recuas de llamas viajaban normalmente unas tres leguas diarias (16 km); no eran, por tanto, animales rápidos.

[233] RIVERA, M.A. "Arica en las rutas de tráfico de Potosí: Algunas consideraciones sobre la sociedad andina del siglo XVIII". *Revista Chilena de Antropología.* Nº 13. 1995-1996. Págs. 105-114.
[234] Oficio de la Superintendencia General del virreinato del Perú sobre el azogue existente en las Cajas Reales del virreinato. Lima, 27 de enero de 1787. Archivo General de la Nación. Lima. TM-ADE_17_12.

Cuando la remesa de azogue a transportar precisaba de una recua numerosa, a veces de miles de animales, se dividían organizándolos internamente como recuas individuales de unos 25 ejemplares, la mayor parte machos adultos; cada una de éstas era liderada por un animal guía que la conducía. En otras ocasiones, las recuas grandes se dividían en grupos aún más pequeños, de diez animales (denominados piaras), que podían ser manejadas por dos hombres. Cuando las recuas eran muy numerosas, la carga de tantos animales podía durar varios días por lo que no necesariamente la recua partía unida, sino dividida en los grupos más pequeños citados a medida que se iban componiendo.

Las llamas eran animales sobrios que subsistían en el seco altiplano sin necesidad de cuidados especiales, alimentándose de la vegetación que existía en el terreno. Sin embargo, la humedad de las zonas costeras les afectaba negativamente pues se infectaban por parásitos contra los que no estaban inmunizadas.

La carga de azogue se colocaba sobre arneses de totora (*izangas*) que eran confeccionados en Arica durante los seis meses de invierno por indios especialistas que bajaban de Ilabaya, Tarata y Putina, localidades ubicadas en el altiplano sur peruano. En verano no acudían por ser el clima dañino para ellos. En 1612, en pleno auge del tráfico del azogue, llegaron a dedicarse a esta labor unos cuarenta indios de dichos pueblos. La paja para las izangas se obtenía del totoral de Arica, que era una mancha de enea tan grande como una plaza situada en los pantanos de la desembocadura del río Azapa. En épocas normales se confeccionaban 6.000 izangas por temporada; eran adquiridas por el tesorero del almacén real que, a su vez, las vendía a crédito a los transportistas, que las pagaban a la vuelta de su viaje. A finales del siglo XVI y principios del XVII el ganado mular abundaba ya tanto que empezó a sustituir a las llamas con objeto de suplir sus carencias y aumentar la capacidad de transporte. Efectivamente, las mulas las aventajaban en rapidez, recorrían más distancia diaria (5 leguas o 28 km) y cargaban hasta seis veces más (3 quintales, 12 arrobas o 138 kg, es decir, 12 badanas). Sin embargo, superada la zona costera y alcanzadas las alturas andinas, las mulas sufrían por no estar adaptadas a las condiciones de elevada altitud en las que se efectuaba el recorrido y no resistir las inclemencias del tiempo ni la escasez de forrajes tan bien como las llamas. Por estas razones la mortandad de las mulas en cada acarreo era bastante elevada lo que obligaba a que las caravanas llevasen animales de reemplazo, descargados, con objeto de aliviar la carga de aquellos que, por el esfuerzo, lo requerían y para cubrir las abundantes bajas. A pesar de ello, en los siglos XVII y XVIII las mulas eran preferidas a las llamas por su mayor capacidad de transporte.

Debido al auge del transporte de mercancías de todo tipo de Arica al altiplano, la producción local de mulas llegó a ser insuficiente para atender la demanda, por lo que fue necesario importar hasta 100.000 mulas anuales desde Chile y Tucumán. Se calcula que en 1700 transitaban unas 200.000 mulas desde y hacia Arica. El negocio mular llegó a ser tan rentable que se descuidó completamente la cría caballar hasta el punto de que incluso el ejército de Chile no pudo obtener caballos suficientes para combatir a los araucanos.

En los primeros años, pese a que el trajín de mercancías con Potosí, Oruro, La Paz o Chuquisaca, ocupaba en Arica más de 2.000 mulas y 12.000 llamas, el sitio era poco apto para guardar el ganado, fuese de la naturaleza que fuese, pues ni en la población ni en sus alrededores existían pastos para alimentarlo. Por ello, los arrieros que tenían que acudir a Arica mantenían lugares acondicionados para la guarda y pastoreo de sus recuas en las partes medias del vecino valle de Azapa. Allí, a razonable altitud, en un ambiente más propicio, las llamas esperaban la llegada del cargamento, momento en el que se bajaban a Arica para ser cargadas e iniciar el transporte a Potosí. Aun así, su mortandad en la zona costera era elevada lo que indujo a utilizar la

mula como medio de transporte entre Arica y las haciendas interiores donde se mantenían en espera las caravanas de camélidos. Por una u otra razón, llamas y mulas descansaban habitualmente en los pastizales situados a una distancia de unas 40 leguas (220 km) de Arica, donde permanecían esperando la orden de bajar a la ciudad. Que las recuas estuvieran a esta distancia de Arica suponía que, iniciado el descenso para acudir al puerto, las llamas tardasen en llegar de 10 a 15 días, y las mulas de 6 a 8 días. En estas condiciones, cuando la coordinación entre la llegada del barco con el azogue y las recuas no era buena, se producían notables retrasos que siempre daban lugar a problemas y discusiones. Tal era el caso cuando las mulas esperaban en Arica la llegada del barco para cargar el azogue sin demora; si se retrasaba, los arrieros devolvían las mulas a sus pastos y ellos mismos se marchaban, siendo lento y complicado que regresaran al puerto para proceder a la carga.

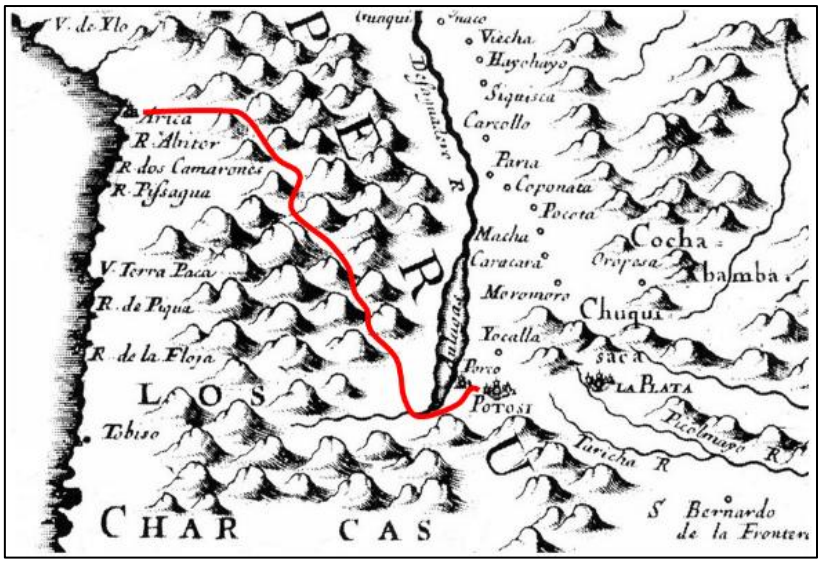


Figura 4.52. Trayecto Arica-Potosí

En cuanto a la duración de las distintas operaciones, un envío de azogue en 1610 puede ser la referencia, a pesar de lo apresuradamente que hubo que efectuar el desembarco y la partida para Potosí. Por ello, los tiempos que se citan en dicho traslado deben considerarse mínimos. Así, la descarga de un barco y el envío del azogue a los almacenes de Arica llevaba al menos 24 horas; los trámites en ellos y la carga de la recua demoraba como mínimo tres días, contando con que los animales estuvieran en Arica; finalmente, el transporte a Potosí representaba, al menos, 22 días de marcha, es decir, en total algo menos de un mes. El transporte a Oruro era más corto, unas tres semanas. La Figura 4.52[235] muestra un interpretación idealizada del trayecto Arica-Potosí sobre un mapa francés de 1658, en el que se destaca el relieve serrano que era preciso atravesar. Llama la atención la longitud del lago Popoó que, al parecer, llegaba más al sur de Porco, a diferencia de lo que hoy ocurre; Oruro no aparece representado.

Un importante problema para las recuas de llamas era la carencia de agua en las 15 primeras leguas (82 km) de camino desde Arica al interior, lo que equivalía a casi cuatro días de marcha al paso de estos animales. En este pasaje, la lentitud de las llamas y su necesidad de beber ocasionaban una elevada mortandad, tan alta, que el ganado llevado de reserva sumaba un número equivalente a la mitad de los animales con carga de la recua. Las mulas fueron la solución a este

[235] SANSON, N. *Cartes generales …* Nº 104. Modificada..

problema pues recorrían esas mismas 15 leguas en medio día y una noche, aguantando sin beber durante ese tiempo.

La arribada del cargamento de azogue de Huancavelica condicionaba el tráfico de mercancías en Arica pues los trajinantes que esperaban otros artículos para llevar a Potosí que habían llegado en el mismo barco debían esperar a que el azogue hubiera sido despachado de la Caja Real antes de poder ir al puerto a recoger sus productos ya que hasta ese momento no se podían sacar. Esta medida fue adoptada por los oficiales reales a fin de contrarrestar la carencia de llamas y mulas para el transporte de azogue a Potosí que muchas veces existía cuando llegaba el barco a Arica ya que los comerciantes particulares de Potosí, también receptores de mercancías, copaban el ganado para trasladarlas a la villa imperial abonando por el flete cantidades más elevadas que la Corona. Para hacerse con los animales, los trajinantes llegaron incluso a pagar a los arrieros para que ocultasen los animales en la sierra. Lamentablemente para ellos, esta práctica fue pronto descubierta y la manera de erradicarla consistió en adoptar la drástica medida comentada.

Cuando el azogue llegaba a Potosí, se depositaba en la Caja Real; en los momentos en que el consumo de mercurio era elevado, había varios oficiales reales para registrarlo y despacharlo, como eran un pesador, un contador y un oficial que llevaba al día el libro de control; cuando el consumo disminuyó de forma permanente, este personal se consideró excesivo por lo que el virrey Príncipe de Esquilache (1615-1621) suprimió los dos últimos cargos.

El azogue era distribuido desde la Caja Real a las cajas de los restantes centros mineros del altiplano en mulas.

4.7.6. Ruta de transporte desde Buenos Aires a Potosí

A partir de 1657, según un memorándum de Juan Bautista Sáenz Navarrete, una parte del azogue que llegaba a Potosí lo hizo desde España vía Buenos Aires. Esta medida se tomó cuando Huancavelica dejó de producir las cantidades que requerían las minas potosinas. Este suministro cobró más importancia cuando en 1776 se desgajó el virreinato del Río de la Plata, ya que el transporte por Arica se complicó al mantenerse ésta en el virreinato del Perú y Potosí formar parte del nuevo virreinato, lo que dificultaba el control de traslado de mercancías de valor, como el mercurio[236].

Sin embargo, el mercurio seguía llegando regularmente de Huancavelica. Así, el 28 de febrero de 1658 el virrey del Perú, conde de Alba de Liste, escribía a los oficiales reales de dicha villa comunicándoles que aprobaba remitir dos partidas de azogue a Chincha para su envío a Arica y de aquí a las minas del interior como era costumbre, lo que muestra que en esa época se seguía utilizando el puerto de Arica[237].

4.8. Las rutas de la plata

4.8.1. Los envíos iniciales por Arequipa y Quilca

El Cerro Rico de Potosí comenzó a explotarse en 1545, cuando la guerra civil entre los españoles estaba en toda su virulencia. Por ello, hasta 1549, el quinto de la plata obtenida que era

[236] RIVERA, M.A. “Arica en las rutas …”. Págs. 102-103.
[237] Carta del virrey conde de Alba de Liste a los oficiales reales de Huancavelica. Lima, 28 de febrero de 1658. Archivo General de la Nación. Lima. SM_DOC_02_96.

retirado para la Corona y otros ingresos en dicho metal se habían acumulado en la villa a la espera de que la situación se calmase lo suficiente como para llevarlos a Lima. Sin embargo, Potosí tampoco era un lugar seguro para guardar la plata ya que los rebeldes se ocultaban en las cercanías y muchos pobladores tampoco eran de confianza. Además, un buen número de españoles que habían acumulado ese metal deseaban enviarlo a España. Llegado el momento, Pedro de la Gasca, entonces a cargo del virreinato, planeó la ruta y la forma de transportarlo a Arequipa donde los barcos esperarían para llevar las barras a Panamá y transbordarlas a las naves que las conducirían a la Península[238].

A este respecto, el 3 de febrero de 1549, en Lima consultó con el arzobispo, el licenciado Cianca y los oficiales reales sobre la conveniencia de escribir a Pedro de Hinojosa para pedirle que él, convenientemente protegido por una guardia, llevara la plata del rey depositada en Potosí a Arequipa, y que allí la embarcase y trasladase por mar a Lima. La propuesta se aprobó con la recomendación de que se escribiera a los cabildos del Rio de la Plata, de La Paz y de Arequipa para que facilitaran que los vecinos ayudasen a llevarla con sus llamas y mulas y la acompañasen personalmente, y de que en Arequipa se detuviesen los navíos para recibirla y conducirla a la capital. La Gasca justificaba no haber propuesto antes esta medida por varias razones como la inseguridad imperante en el territorio, las grandes lluvias que caían desde finales de septiembre hasta principio de abril, que anegaban los caminos y dificultaban el paso de las llamas, la carencia de alimentos, y la falta de personal, tanto de indios como españoles, que habían fallecido como consecuencia de la guerra civil. El día 11 de febrero se enviaron los despachos aprobados. El 2 de marzo, La Gasca recibió una carta de Potosí en la que, respecto de su propuesta, le confirmaban que el territorio estaba pacificado y que a principios o mediados de abril se podría empezar el trasiego de la plata porque entonces ya habría suficientes alimentos y habrían cesado los temporales de agua y nieve; se informaba, además, de que la cantidad reunida en la villa era de 800.000 pesos[239].

El 17 de mayo, La Gasca recibió cartas de Pedro de Hinojosa y del licenciado Polo, corregidor de Potosí, en las que le notificaban que el 25 de marzo se había entregado al primero toda la plata que correspondía a la Corona, que eran 782.000 pesos, casi la mitad proveniente de los quintos y el resto de bienes confiscados y otros ingresos. Hinojosa la tenía a buen recaudo y sin coste alguno para el rey. Cinco días después, el 22, La Gasca ordenó que se revisasen las cuentas de la Real Hacienda en Cuzco y que se remitiese a Arequipa el oro y la plata recaudados a fin de que se enviaran posteriormente a Lima. Más noticias (de los días 15, 16 y 18 de abril) llegaron de Potosí el 30 de mayo, según las cuales la plata podría salir de la villa a finales de este mes o principios de junio pues el problema del suministro de alimentos se había resuelto. Una nueva misiva del 12 de junio informaba de cómo se iba a realizar el envío; los vecinos de la villa de La Plata debían protegerla y llevarla hasta Caracollo, a 50 leguas de Potosí; allí la tomarían los de La Paz que la trasladarían hasta Zépita, que eran otras 50 leguas, en donde serían sustituidos por los indios de los repartimientos asignados a la Corona en el Collao, hasta Cabana, que eran 30 leguas más; desde aquí los vecinos de Cuzco la tomaría a su cargo llevándola hasta las inmediaciones de Arequipa (20 leguas), donde la entregarían a los vecinos de esta ciudad que la trasladarían, finalmente, al puerto en donde se habría de embarcar, que eran otras 24 leguas. En estos momentos, las personas e instituciones involucradas en el transporte ya estaban avisadas y listas para cumplir la tarea

[238] COBB, G.B. *Potosí y Huancavelica. Bases económicas del Perú, 1545-1640.* La Paz. 1977. Pág. 107.
[239] Carta del licenciado Pedro de la Gasca al Consejo de Indias. Lima, 2 de mayo de 1549. En *MARQUES DE MIRAFLORES; SALVA, M. Colección de documentos inéditos para la historia de España.* Tomo L. Madrid. 1867. Págs. 43, 48, 49.

asignada. En total, 174 leguas (957 km). La Figura 4.53[240] muestra la ruta citada, en la que han indicado la situación de los puntos de referencia de los diversos tramos.

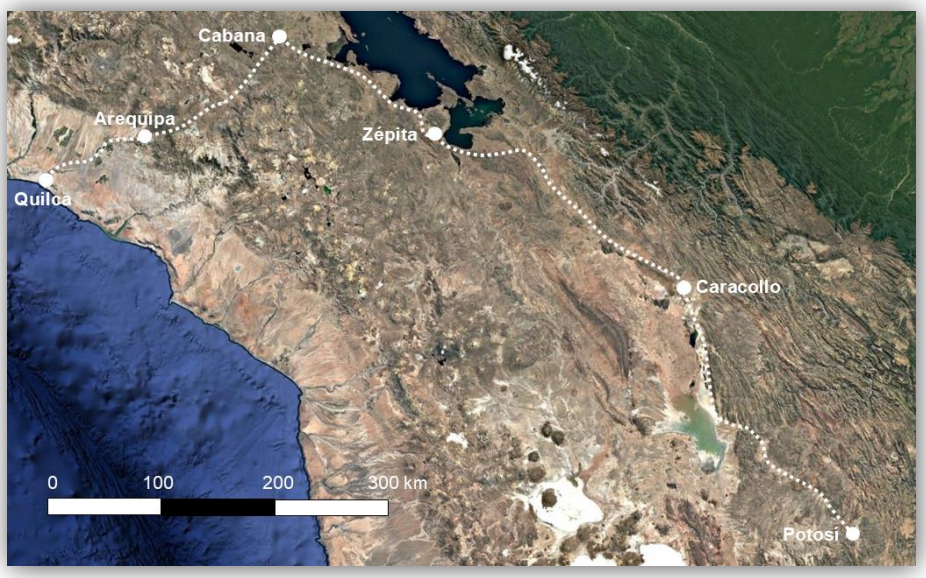


Figura 4.53. Ruta de Potosí a Quilca (1549)

Según las previsiones de La Gasca se utilizarían las llamas proporcionadas por los indios del Collao, pero no quedaban muchas tras la guerra por lo que se organizarían varias expediciones, cada una de las cuales trasladaría de 40.000 a 50.000 pesos; por esta aportación les sería conmutada la mayor parte del tributo que tenían que pagar ese año. Usar mulas yendo a Arequipa desde La Plata no era una alternativa debido a su elevado precio (de 100 a 300 pesos por animal) y a que el mal camino ocasionaría muchas bajas, especialmente teniendo en cuenta que estarían a cargo de personas que no eran sus dueños[241].

El primer cargamento de plata salió de Potosí a comienzos de julio, de manera que el día 9 había recorrido 5 leguas desde la villa imperial, en donde había quedado Pedro de Hinojosa ultimando con los vecinos el envío del resto dividido en partidas. La expedición constaba, en total, de más de 2.000 llamas, más de 1.000 indios y gran número de españoles, muchos de ellos conduciendo y protegiendo su propia plata. Para poder alimentar a tan numerosa hueste y que pudiese circular por los malos caminos y pasos estrechos con una cierta fluidez, el envío se dividió en diversas partidas que tardarían diez o doce días en salir de Potosí, bajo el mando de Hinojosa. Esta medida, sin duda, se tomó también para que los particulares pudieran organizar y gestionar su propio cargamento de plata. El 11 de septiembre, La Gasca recibió noticias de que el 10 de agosto Pablo de Meneses se hallaba en Zépita con la primera partida de la expedición, que Hinojosa había avanzado con la última 50 leguas desde Potosí, y que todo se desarrollaba con *muy buen orden*. El 21 un viajero llegado a Lima que había partido de Arequipa el día 3, informó de que los vecinos de esta villa estaban avisados para que fueran con sus recuas e indios a recoger la plata a fin de llevarla al puerto, a donde se estimaba que llegaría a mediados de octubre[242].

[240] Autor sobre base de Google Earth. Sobre la asignación de Quilca como puerto de Arequipa, ver más adelante en este mismo capítulo.
[241] Carta del licenciado Pedro de la Gasca al Consejo de Indias. Lima, 17 de julio de 1549. En *MARQUES DE MIRAFLORES; SALVA, M. Colección de documentos inéditos para la historia de España.* Tomo L. Madrid. 1867. Págs. 67, 68, 72, 75, 76.
[242] Carta del licenciado Pedro de la Gasca al Consejo de Indias. Lima, 21 de septiembre de 1549. En

Hacia mediados de septiembre Hinojosa y Meneses escribieron a La Gasca, que recibió la misiva el 30 de septiembre; por ella supo que la plata había llegado, por fin, a Arequipa. La noche del 7 de octubre, Hinojosa llegó a Lima con dos navíos cargados con la plata del rey, tras algo más de tres meses de viaje. Al día siguiente, La Gasca reunió al arzobispo, oidores de la Audiencia y oficiales reales para preguntarles sobre si la plata recibida se debía desembarcar y llevar a Lima o si, después de contada y pesada, se debía remitir con una persona de confianza a Panamá; tras analizar las ventajas e inconvenientes de cada opción, se consideró más favorable llevarla y guardarla en la ciudad panameña, desde donde se enviaría a España vía Madre de Dios. El 8 de octubre, La Gasca acompañado de las citadas personas acudieron al puerto de El Callao a recibir la plata y ponerla a buen recaudo. Tras desembarcar el metal, se contaron y pesaron las barras de las que solo faltó una que cayó al agua cuando se estaba descargando, cuyo importe se dedujo del flete de los marineros.

La plata que se entregó a Hinojosa en Potosí fueron 3.771 barras más 43 barras enteras y 6 medias que se le transfirieron en Arequipa, todas marcadas (Figura 4.54)[243]. Además, en esta ciudad se le entregaron 4.000 pesos de plata menuda y casi 800 de oro. Todo ello fue entregado al tesorero y oficiales reales. Las 3.813 barras y 6 medias barras pesaron 978 quintales, 9 libras y 3 onzas (44.992,23 kg), siendo de diversas leyes; reducidas a pesos de oro, valieron 907.794 pesos 3 tomines[244].

Figura 4.54. Barra de plata ensayada y quintada en Potosí

Llegados a este punto cabe preguntarse cuál era ese puerto no nombrado que daba servicio a Arequipa, en el que se embarcó la plata. De acuerdo con Galdós (1991)[245], a lo largo del periodo virreinal y antes del advenimiento de Quilca como el más importante puerto de Arequipa (1802-1827), las principales actividades marítimas y comerciales se caracterizaron por la dispersión e irregularidad de los puntos de embarque, reembarque y desembarque de la extensa y accidentada costa arequipeña, como Chule, Aranta, Chala, Cocotea, Lomas, Mollendo, Islay, Matarani y Quilca, en donde se realizaban de manera indistinta y hasta simultánea. Esto era válido para cualquier efecto mercantil, metales preciosos, suministros mineros y pertrechos militares, tropas regulares, funcionarios y pasajeros, además de las labores propias de la actividad naval, como

MARQUES DE MIRAFLORES; SALVA, M. Colección de documentos inéditos para la historia de España. Tomo L. Madrid. 1867. Págs. 89-90, 96, 98.

[243] OLIVA, B. Análisis de las barras de plata en las cajas reales de Arica. 2025. https://blognumismatico.com/2025/05/29/analisis-de-las-barras-de-plata-en-las-cajas-reales-de-arica/. Consultada el 23 de junio de 2023.

[244] Carta del licenciado Pedro de La Gasca al Consejo de Indias. Lima, 8 de noviembre de 1549. En *LEVILLIER, G. Gobernantes del Perú. Cartas y papeles.* Tomo I. Madrid. 1921. Págs. 234-240.

[245] GALDOS, G. *Los puertos de Arequipa en la Colonia y principios de la República*. 1991. En *CONDORI, V. "Independencia política y apertura comercial. El puerto de Quilca, 1821-1827". Historia Regional*. Año XXXVII. Nº 51.2024. Pág. 2.

aprovisionamiento de agua (aguada), de víveres y leña, la reparación y calafateo de fragatas, bergantines, falúas y chalupas e incluso, el desembarco de mercancías de forma clandestina e ilegal (contrabando).

En ese sentido es destacable que, hasta fines del siglo XVIII, se desconoce la existencia de documentos administrativos y cartográficos que indiquen la presencia de un gran puerto para la ciudad de Arequipa, capaz de centralizar las principales actividades migratorias y comerciales de la región relacionadas con la extracción e internación de toda clase de mercancías y, sobre todo, con la capacidad de articular la creciente economía regional con el resto de mercados del virreinato peruano e Hispanoamérica. Sin embargo, el problema no era tanto la inexistencia de lugares costeros que acogieran un puerto importante como ya eran El Callao, Guayaquil, Arica o Valparaíso, como las particulares características de la economía arequipeña a lo largo de casi tres siglos de presencia hispana, que eran:

- Una limitada relación económica con los mercados de la península ibérica.

- La fuerte dependencia y subordinación hacia los poderosos comerciantes agrupados en el Tribunal del Consulado de Lima y vinculados a la distribución de los denominados efectos de Castilla.

- Una próspera agricultura de pan llevar (trigo, maíz y papa), basada en las pequeñas y medianas propiedades ubicadas en los alrededores de la ciudad.

- Los vínculos tradicionales, sociales y comerciales, con numerosas ciudades, pueblos y centros mineros del Bajo y Alto Perú y principalmente, una muy extendida y eficiente producción de vinos y aguardientes, cuyos centros de consumo más importantes se ubicaban a lo largo del denominado sur andino, desde Cuzco hasta Potosí.

En resumidas cuentas, la economía arequipeña, por lo menos hasta el último cuarto del siglo XVIII, estaba integrada en un vasto circuito comercial de dimensiones suprarregionales, constituido por centros de producción agropecuaria, artesanal y minera, y numerosas ciudades, pueblos y villas. La interconexión permanente de todos esos espacios se realizaba usando principalmente una amplia red de caminos y trochas, que atravesaban valles, mesetas y cordilleras, que eran empleadas por un eficiente y bien organizado sistema de arrieros, troperos y trajinantes, en lugar de los siempre escasos y costosos navíos mercantes o las incómodas y poco implementadas caletas y desembarcaderos[246].

No obstante, dentro de este caos portuario temprano, se pueden establecer algunos sitios prioritarios y destacados del resto. De acuerdo con Llosa (2024), el primer puerto virreinal de Arequipa fue Quilca, por estar muy próximo a Canamá, lugar fundado antes que la ciudad arequipeña, que estaba llamada a ser la salida al mar de Cuzco. Debido a las fiebres, la población de Canamá se trasladó al interior, a Arequipa. Poco después se instauró el puerto de Chule por su cercanía a esta ciudad. En realidad, este puerto correspondía a algún embarcadero o abrigo natural de una zona comprendida entre el río Tambo, Mejía y Mollendo. La erupción del volcán Huaynaputina de 1600 fue determinante para que estos puertos desaparecieran de inmediato debido a las alteraciones morfológicas y aterramiento de la costa que produjo, lo que vitalizó de nuevo el abrigo de Quilca[247]. La Figura 4.55[248] muestra la costa de Chule afectada por los detritus arrojados por el volcán y la situación del puerto citado, suficientemente distante como para que la erupción no le aterrase en la misma medida que a los más cercanos al cono volcánico.

[246] CONDORI, V. “Independencia política …”. Págs. 2-3.
[247] LLOSA, R. “Historia de la costa portuaria arequipeña”. *Diario sin fronteras.* 15 de agosto de 2024. Pág. 2.
[248] Autor sobre base de Google Earth.

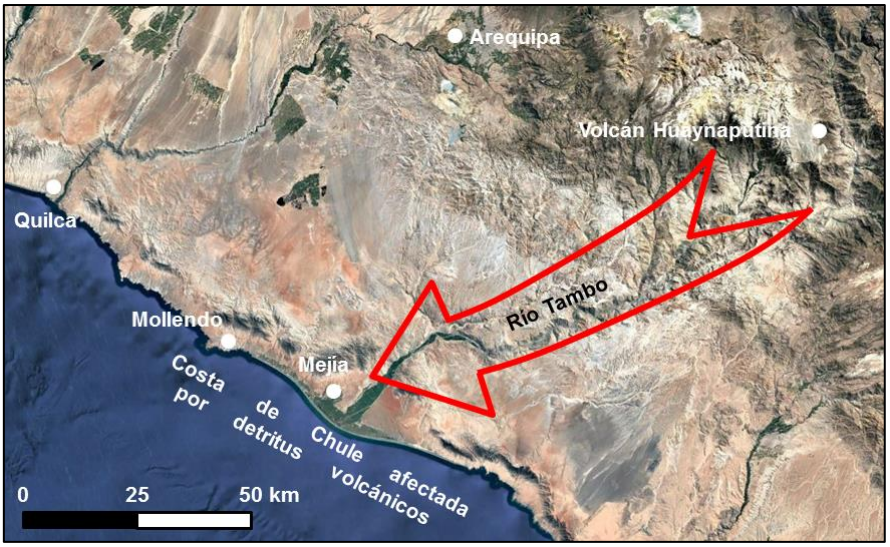


Figura 4.55. Costa de Arequipa

Existe otro dato que avala que en 1549 Quilca (Figura 4.56)[249] fuera el puerto de Arequipa. Decía La Gasca que la distancia que separaba esta ciudad del puerto era de 24 leguas, que aproximadamente es la longitud del trayecto entre las citadas poblaciones. Cualquiera de los abrigos de Chule quedaría mucho más cercano.

Figura 4.56. Abrigo actual de Quilca

Sin embargo, una carta de Francisco de Toledo al rey, de 1572[250], parece añadir algo de confusión. Decía el virrey que el principal destino de las mercancías limeñas en la costa sur era Quilca, si bien Chule era considerado el puerto de Arequipa. Debido al gran riesgo que corrían los navíos cuando fondeaban en él, Toledo quería transferir las descargas de este puerto a Quilca, mucho más seguro y cómodo de usar. Más adelante, su carta insistía en que:

> *Quilca, que es el puerto de Arequipa, que he dicho* (es) *donde se ha de hacer la descarga para Arequipa y el Cuzco …*

[249] Autor sobre base de Google Earth.
[250] Carta del virrey Francisco de Toledo al rey. Cuzco, 1 de marzo de 1572. En *LEVILLIER, G. Gobernantes del Perú. Cartas y papeles.* Tomo III. Madrid. 1921. Págs. 569-571.

De todo lo anterior se puede colegir que en 1549, el puerto de Quilca debió ser el que abastecía a Arequipa, abrigo que debió cambiar en los años siguientes a favor de Chule. En 1572, el virrey apostó firmemente por devolver el tráfico a Quilca, hecho que debió suceder, posiblemente con la competencia de Chule, destino que quedó definitivamente descartado tras los aterramientos de la costa producidos por la erupción del volcán Huaynapuquina de 1600.

Retomando la narrativa de las expediciones de la plata, cabe señalar que nunca se regularizaron. Cuando el virrey marqués de Cañete llegó al Perú en 1555, llevó cuatro españoles para levantar puentes en el camino de Potosí a Lima a fin de facilitar la salida del metal. Para ello, incluso se creó un impuesto del 0,5% el valor de todas las mercancías que entrasen a la villa imperial con objeto de recaudar los 20.000 pesos que costarían. Después, el arreglo de los caminos se dejó en manos de los gobernadores de las provincias por las que pasaba la comitiva con la plata. En los años siguientes, los embarques en la flota tampoco fueron regulares[251]. Por ejemplo, se sabe que el licenciado Castro, en 1565 informó de que había recibido 80.000 pesos desde Potosí vía Arequipa, de los cuales 30.000 quedarían en Perú para costear diversos gastos[252].

4.8.2. Ruta de Potosí a El Callao por Arica

Durante esos años, ni el camino de Potosí a Arequipa ni el que llevaba de esta ciudad al puerto eran muy buenos y el virrey Francisco de Toledo decidió buscar una nueva ruta. En una carta al rey de 20 de marzo de 1573[253], ponderaba la importancia del fondeadero ariqueño y le informaba de que en él hacían escala los navíos que subían desde Chile y descargaban cada día los que bajaban de Lima y su puerto de El Callao para proveer a Potosí y su territorio y a las ciudades de La Paz y de La Plata. Esta alabanza de Arica se repitió en varias cartas durante este año y el siguiente[254]. Por ello, no sorprende que en 1574, una vez estudiado el asunto y bien informado de las condiciones existentes en Arica, decidiera que éste fuera el puerto oficial para Potosí, estableciendo que el transporte de la plata se hiciera mediante una licitación individual, para llevarla seguidamente a El Callao. La conversión de Arica en dicho año como principal puerto de salida de la plata extraída en Potosí y en uno de los más importantes de la costa del Pacífico meridional, definió su rango territorial preponderante a escala regional[255].

No obstante, en ocasiones, como cuando incursionaron en el Pacífico dos barcos corsarios ingleses que atacaron algunos puertos españoles, por seguridad, la plata se envió por tierra por la ruta ya conocida. Así ocurrió en 1579 en dos ocasiones con las barras depositadas en Arequipa y

---

[251] COBB, G.B. *Potosí y Huancavelica …* Pág. 109.

[252] Carta del licenciado Lope García de Castro al Consejo de Indias. Lima, 8 de enero de 1565. En *LEVILLIER, G. Gobernantes del Perú. Cartas y papeles.* Tomo III. Madrid. 1921. Pág. 42.

[253] Carta del virrey Francisco de Toledo al rey. Potosí, 20 de marzo de 1573. Carta 1. En *LEVILLIER, G. Gobernantes del Perú. Cartas y papeles.* Tomo V. Madrid. 1924. Pág. 45.

[254] (1) Carta del virrey Francisco de Toledo al rey. Potosí, 20 de marzo de 1573. Carta 2. En *LEVILLIER, G. Gobernantes del Perú. Cartas y papeles.* Tomo V. Madrid. 1924. Pág. 99; (2) Carta del virrey Francisco de Toledo al rey. La Plata, 30 de noviembre de 1573. En *LEVILLIER, G. Gobernantes del Perú. Cartas y papeles.* Tomo V. Madrid. 1924. Págs. 172-173; (3) Carta del virrey Francisco de Toledo al rey. La Plata, 26 de diciembre de 1573. Carta 1. En *LEVILLIER, G. Gobernantes del Perú. Cartas y papeles.* Tomo V. Madrid. 1924. Pág. 307; (4) Carta del virrey Francisco de Toledo al rey. La Plata, 26 de diciembre de 1573. Carta 2. En *LEVILLIER, G. Gobernantes del Perú. Cartas y papeles.* Tomo V. Madrid. 1924. Pág. 312; (5) Carta del virrey Francisco de Toledo al rey. La Plata, 20 de marzo de 1574. En *LEVILLIER, G. Gobernantes del Perú. Cartas y papeles.* Tomo V. Madrid. 1924. Pág. 373.

[255] (1) COBB, G.B. *Potosí y Huancavelica …* Pág. 109; (2) FUNDACIÓN ALTIPLANO. *Iglesias andinas de Arica y Parinacota. Las Huellas de la Ruta de la Plata*. Arica. 2012. Pág. 26.

toda plata que había en Potosí[256]. Para proteger la Caja Real de Arica de posibles ataques piratas, Toledo propuso al rey fortificar la villa en repetidas ocasiones[257].

Tras la decisión de Toledo, la plata de Charcas (Potosí, Oruro, Porco, etc.) se bajaba en recuas de Potosí a Arica, donde era embarcada y llevada a El Callao, punto de arranque de la flota que zarpaba hacia Panamá de marzo a junio.

El camino de Potosí a Arica, considerado como Ruta de la Plata, ha sido estudiado por López (2016), y se ha reseñado brevemente al tratar de la Ruta del Mercurio. Las ya citadas Figuras 4.47 y 4.49 lo muestran. En lo que sigue se resume con más detalle la descripción de la citada autora, en el sentido Potosí-Arica, que puede aplicarse, como es lógico, a la citada ruta mercurial aunque en sentido inverso[258].

La vía tenía 100 leguas (550 km) de longitud y era conocida como camino real de Potosí a Arica. Viajar por él era complejo y peligroso debido a las dificultades que implicaba el tránsito por la alta montaña y el desierto, y por descender desde los 4.000 msnm hasta la costa enfrentándose en poco tiempo a fuertes cambios de presión y temperatura, y a la variación de ésta entre la noche y el día.

López (2016)[259] indica que la dificultosa travesía se realizaba por una vereda que no contaba con la solidez de los antiguos caminos incaicos. La ruta discurría comunicando un poblado con otro, articulando el territorio, evitando, de esta forma, el aislamiento de las aldeas y estimulando las actividades productivas y mercantiles ocasionadas por la demanda de suministros de los viajeros y sus medios de transporte.

La traza del camino no fue única, pues los encharcamientos e inundaciones de las llanuras o las crecidas de los rios causadas por las lluvias en la estación húmeda, muchas veces obligaban a dar rodeos más o menos largos para evitarlos; no obstante, esta contingencia nunca alteró el sentido general del itinerario. El trazado real estaba indicado por algunas ermitas que se erigían de cuando en cuando a la vera del camino, denominadas cielitos o iglesias aymaras. Eran de reducidas dimensiones pues una persona difícilmente cabía en pie dentro del ellos; estaban construidas con piedra y barro y carecían de elementos decorativos. Con frecuencia también bordeaban el camino altares o lugares de culto prehispánico como apachetas, pacarinas y chullpas.

En los lugares más despoblados, el camino se señalizaba mediante mojones colocados en sus orillas. En estas soledades no había tambos y los viajeros y sus animales debían contentarse con descansar o refugiarse de los fuertes vientos tras algunos muros toscos de barro que existían dispersos por el camino que se aprovechaban para tales fines. Algunos lugares carecían de agua aunque ningún tramo quedaba absolutamente desabastecido por abundar manantiales, aguas subterráneas y ojos de agua a lo largo de la ruta.

---

[256] (1) Carta del virrey Francisco de Toledo al rey. Lima, 19 de abril de 1579. En *LEVILLIER, G. Gobernantes del Perú. Cartas y papeles.* Tomo VI. Madrid. 1924. Págs. 127-128; (2) Carta del virrey Francisco de Toledo al rey. Lima, 23 de diciembre de 1579. En *LEVILLIER, G. Gobernantes del Perú. Cartas y papeles.* Tomo VI. Madrid. 1924. Pág. 226.

[257] Carta del virrey Francisco de Toledo al rey. Lima, 11 de octubre de 1579. En *LEVILLIER, G. Gobernantes del Perú. Cartas y papeles.* Tomo VI. Madrid. 1924. Pág. 149; (2) Carta del virrey Francisco de Toledo al rey. Lima, 27 de noviembre de 1579. En *LEVILLIER, G. Gobernantes del Perú. Cartas y papeles.* Tomo VI. Madrid. 1924. Pág. 163.

[258] LÓPEZ, C. *La Ruta de la Plata…* Págs. 50-80.

[259] LÓPEZ, C. *La Ruta de la Plata…* Págs. 114-128.

Cada día se recorrían de 25 a 30 km en seis a ocho horas, dependiendo de la dificultad del terreno. Los largos viajes movilizaban a un gran número de personas y animales de carga, por lo que debían organizarse mediante una rutina preestablecida y planificada de acuerdo con las condiciones meteorológicas y los accidentes del terreno. Las bestias debían acostumbrarse al ritmo de la caravana, siendo más útiles las mulas que las llamas.

El viaje se realizaba durante las horas nocturnas. Hacia medianoche se empezaba a preparar al ganado, acomodando y asegurando los fardos sobre los lomos de las bestias, tarea que requería varias horas. Sobre las tres de la madrugada se iniciaba la marcha que concluía a las nueve de la mañana, cuando el sol tomaba fuerza. Con este horario se evitaba la exposición a las altas temperaturas del día bajo un sol abrasador, momento en que la caravana se resguardaba minimizando los esfuerzos y, con ello, la deshidratación. Por el contrario, el frío nocturno se combatía con el movimiento y la marcha.

En un viaje tan largo y con tantas etapas, era imprescindible hospedarse en ventas o tambos en los que se recuperaban fuerzas y se proporcionaba auxilio a las caravanas pues debían contar agua y recursos forrajeros. La administración española aprovechó la red de tambos incaicos; estos lugares disponían de espacios amplios donde acomodar los animales libres de sus cargas, en los cuales podían abrevar y apacentar. También tenían sitios donde acomodar la carga y habitaciones que cobijaban a los pasajeros. Su gestión fue adjudicada a las personas que la hubieran solicitado, aunque solía darse preferencia a los indios del lugar respecto a españoles y mestizos.

En lo que se refiere a la plata**, s**uperadas las primeras dificultades de transporte, la Corona se preocupó por regular las precauciones que debían tomarse para trasladar los quintos de forma segura, teniendo en cuanta que se llevaban en la forma física que habían sido pagados (barras, trozos y piezas irregulares). Incluso estando bien embalados, se producían pérdidas cuantiosas, y por tal motivo Felipe II, el 14 de octubre de 1572, mandó fundir toda esa plata en barras (lingotes) para facilitar su transporte y dificultar que se extraviasen. Cada una debía ir acompañada de información relativa a su tamaño, peso, ley y valor. Esta disposición fue recordada por otra cédula del l de diciembre de 1596. La plata era fundida en piezas de tamaño y peso variable, entre 10 y 25 kilogramos; por tanto, resultaba impreciso el número de barras que cargaba cada mula. El metal se llevaba dentro de zurrones o petacas hechas de cuero de vaca cuya capacidad era de algo más de un quintal. Como cada mula cargaba alrededor de diez arrobas o 2,5 quintales (115 kg), es de suponer que cada acémila llevara dos zurrones dispuestos uno a cada lado del lomo.

Por seguridad, la plata de la Corona y de lo privados se trasladaba escalonadamente en sucesivos envíos parciales, de tal modo que era conducida en caravanas distintas. Estas recuas recorrían el trayecto sin detenerse a comerciar por los pueblos, efectuando sólo las paradas indispensables. El cierre de las cuentas solía hacerse en enero en Potosí; la caravana partía con el grueso de la plata a finales de abril, haciéndose el arqueo en Arica en mayo, antes de partir para El Callao.

La Ruta de la Plata comenzaba su recorrido en Potosí en dirección sur, por la calle conocida como Camino Viejo del barrio de Cantumarca, y seguía hacia la localidad de Porco, situada a 44 km de Potosí, que se dejaba a 3 km a la derecha del camino. Continuando hacia el este se llegaba a Chaquilla (Figura 4.57)[260], que era un conjunto de casas situadas en una rinconada donde confluían dos arroyos. Poco después, el camino llegaba a Parantaca, pueblecito ubicado al pie de un cerro solitario, en una planicie inundable bañada por los numerosos arroyos que fluían de las vecinas

[260] Autor sobre base de Google Earth.

cumbres. El camino serpenteaba entre picos de más de 5.000 m de altura de la Cordillera de los Frailes que forma parte de la Cordillera Real.

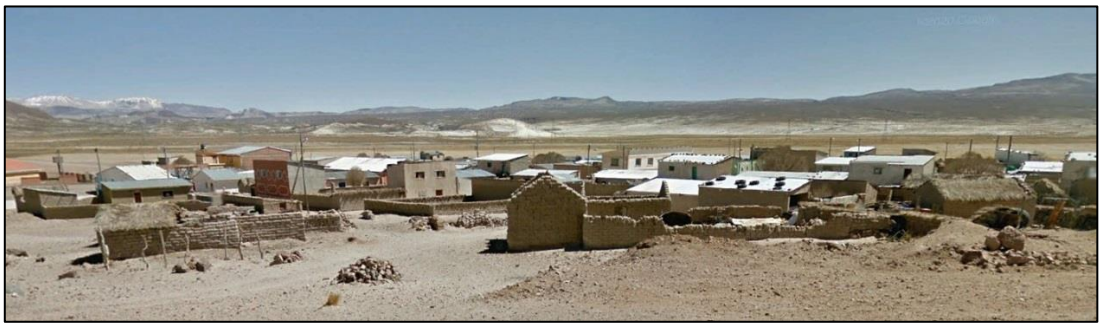


Figura 4.57. Chaquilla

Seguidamente, la ruta bordeaba el río Mulato 20 km hasta su confluencia con el río Márquez. A unos 65 km de la localidad Río Mulato se llegaba al pueblo de Cotimbora (3.685 msnm), un antiguo tambo por el que pasaba la calzada que conducía, hacia el oeste, a Salinas de Garci Mendoza (3.732 msnm) y su distrito minero.

A continuación, la Ruta de la Plata discurría unos 250 km, hasta Cosapa, por altiplanicies frías, extensas y desérticas ubicadas a unos 3.700-3.900 de altitud. El primer pueblo, a 15 km en línea recta al oeste de Cotimbora, era Aroma, llamado originalmente Poque. El trazado del camino real proseguía en dirección noroeste y a 25 km encontraba Ucumasi, aldea situada en una pampa árida y arenosa. Siguiendo en la misma dirección, a 10 km se vadeaba con dificultad el río Laca Jahuira para llegar después de otros 8 km a Tomaquipa. Después de este sitio, son casi nulas las referencias topográficas o toponímicas de los cronistas que den noticia sobre el trazado del camino hasta Belén de Andamarca (Figura 4.58)[261]. Este territorio estuvo y está escasamente poblado debido al medio ambiente desértico, árido y arenoso aunque los transeúntes y sus caravanas tenían la posibilidad de abastecerse en la estancia Chulluncayani.

Figura 4.58. Iglesia de Belén de Andamarca

Avanzando por el camino real se entraba en la región de Andamarca por una extensa llanura yerma; en la ruta se hallaban las estancias Chiluma y Pauma, separadas una distancia equivalente a una jornada de viaje. En ellas había agua y posada, sin que llegaran a ser oasis. Continuando al noroeste se atravesaba la vasta llanada comentada cuyos únicos puntos de referencia eran los dos cerros entre los que se situaba el pueblo de Belén de Andamarca.

Más adelante, en la misma dirección, se encontraba la laguna Mallku Khota (laguna de los cóndores) donde había suficiente agua para abastecer a la caravana y, después, el pueblo de Huayllamarca, que mantuvo su actividad dedicada a la cría de auquénidos y a la fabricación de tejidos. Después, el camino real cruzaba el río Barras por la aldea de San José de Cala.

[261] RED UNO. *Declararán Patrimonio Arquitectónico a la Iglesia de Belén de Andamarca en Oruro*. 2022. https://www.reduno.com.bo/noticias/declararan-patrimonio-arquitectonico-a-la-iglesia-de-belen-de-andamarca-en-oruro-202271111840. Consultada el 8 de julio de 2025.

Figura 4.59. Opoqueri nevado

El siguiente punto de descanso era Opoqueri (Figura 4.59)[262], pueblo a 50 km de Belén de Andamarca y a 25 km de San José de Cala. En el terreno llano y despejado de la zona, esta última distancia equivalía a una jornada de viaje. Opoqueri era un notable nudo de caminos en donde la Ruta de la Plata se cruzaba con tres ramales transversales que eran la calzada de Oruro por Corque y Toledo, la de Turco y, finalmente, la que conducía a Sabaya por Huachacalla, hacia el suroeste. A partir de esta encrucijada la ruta proseguía con dirección noroeste a una zona con tambos en los que se podía descansar: los más relevantes eran el Real de Huanuni, a 15 km, y Yaurichambi, 25 km más adelante. La siguiente escala era 17 km después, la estancia Titiri, cuyos restos están ubicados en una colina cercana al actual pueblo. En la siguiente jornada se llegaba al tambo o estancia Berros, cercana a la estancia Agua Rica, desde la cual se avistaba el nevado Asu Asuni de 5.088 m hacia el norte.

La Ruta de la Plata continuaba en dirección noroeste hasta Cosapa, poblado rodeado de llanuras arenosas, en donde concluía este largo tramo de 250 km por el altiplano. En él, el clima era extremo. En época lluviosa, los cauces fluviales que discurrían por el terreno prácticamente llano, se desbordaban inundando los terrenos aledaños creando los pantanosos bofedales. Cuando llegaba la época seca, el terreno se secaba y quedaba convertido en una planicie polvorienta sometida a una intensísima radiación solar durante el día. Pese a ello, estos lugares eran ideales para las austeras llamas que, reunidas en tropillas, pastaban en la rala vegetación de paja brava o ichu, thola, yareta y queñua (Figura 4.60)[263], plantas utilizadas, además, por los escasos pobladores en la construcción y como leña. En estas inhóspitas tierras solo se cultivaba papa, cebada y quinua.

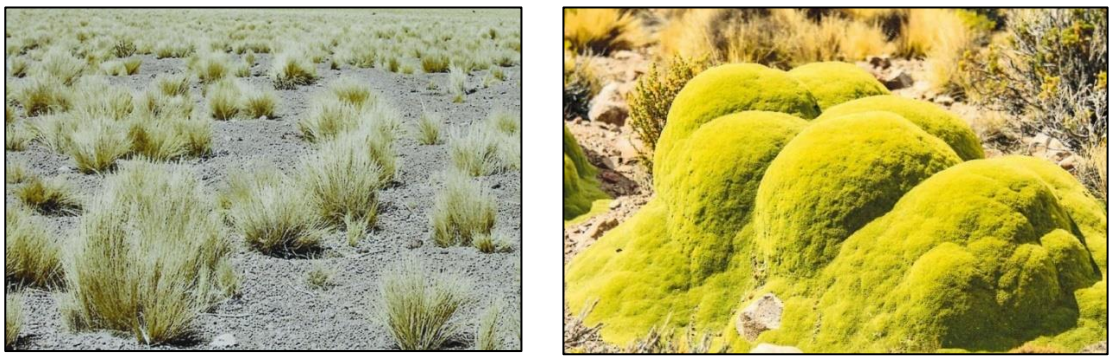


Figura 4.60. Pajonal de ichu y yareta

[262] https://www.facebook.com/opoqueri/photos/una-linda-nevada-cayo-anoche-en-la-capital-opoqueri/1072669356158000/. Consultada el 8 de julio de 2025. Modificada.
[263] LÓPEZ, C. *La Ruta de la Plata…* Pág. 67. Modificadas.

En el pueblo de Cosapa comenzaba otro tramo, a mayor altitud que el anterior, en el que, sin embargo, el hábitat era menos severo, aunque igualmente integrado por un ecosistema de matorral desértico con algo de vegetación baja y seca compuesta por las cuatro especies citadas, que retoñaban durante la época lluviosa. El camino discurría en las proximidades de volcanes en cuyas alturas la humedad podía alcanzar hasta un 90% en los meses húmedos (diciembre-febrero) dando lugar a ríos como el Sajama y el Tomarapi en cuyas riberas crecían plantas tanto más numerosas cuanto más alejadas estaban de las montañas.

De Cosapa (3.874 msnm), el camino discurría con rumbo oeste al sur del volcán Sajama (6.542 m), directo hacia Lagunas (4.112 msnm), pueblo de apoyo y lugar de reposo, junto con las cercanas aldeas de Papelpampa, Tomarapi y Sajama. Desde aquí, la Ruta de la Plata rodeaba por el sur el volcán Quisi-Quisini (5.586 m) ascendiendo por sus contrafuertes hasta Tambo Quemado durante unos 10 km. Actualmente este punto constituye el paso fronterizo entre Bolivia y Chile. Superado este paso de montaña, en un ecosistema de tundra húmedo se llegaba a la laguna Chungará (4.517 msnm) desde donde se divisaba, al sur, el volcán Guallatiri (6.060 m). Este lugar era uno de los puntos de abastecimiento de las recuas de mulas en el tráfico desde Arica al altiplano. En esta zona, pese a tener una altitud en torno a los 4.000 m, los numerosos picos volcánicos dejaban entre ellos espacios lisos donde nacían ríos en cuyas riberas crecían buenos pastos para alimentar a los auquénidos.

Figura 4.61. Pueblo de Parinacota

Tras recorrer unos 50 km desde Tambo Quemado, se llegaba al pequeño poblado de Chungará y, una jornada después, a Parinacota (4.423 msnm), pueblo de origen aymara, que fue impulsado por el comercio del camino real (Figura 4.61)[264]. En él hubo numerosos pastores de llamas y alpacas que se beneficiaban de los pastos y de la humedad de los bofedales inmediatos. Fue un tambo importante como demuestran los restos de corralones que albergaban las bestias de recambio y donde los arrieros apacentaban sus mulas.

En la cercana aldea de Chucuyo (4.370 msnm) comenzaba el abrupto descenso que se hacía en pocas jornadas hasta Arica. Desde ella, la ruta proseguía por Putre (Figura 4.63)[265], situado a 55 km de Parinacota; esta población se asentaba en los límites de la zona desértica por lo que sus pastos fueron imprescindibles para abastecer a las caravanas.

[264] Autor sobre base de Google Earth.
[265] Autor sobre base de Google Earth.

Figura 4.62. Parinacota con humedal, bofedales y restos de corrales

Figura 4.63. Iglesia de Putre

Figura 4.64. Camino inca cerca de Socoroma

Transitando otros 35 km se hallaba Socoroma (Figura 4.64)[266], asentamiento de origen aymara remodelado por los españoles. Geográficamente se localizaba en una zona de secos arenales surcados por delgados arroyos nacidos en las alturas vecinas.

El hecho de que Parinacota, Putre y Socoroma estuvieran al servicio de la Ruta de la Plata se debía a la infraestructura agrícola y ganadera que la población de estos lugares había creado desde la antigüedad. Tenían organizados sistemas de riego destinados al cultivo de distintos vegetales en las laderas y fondos de los valles y practicaban el pastoreo de llamas y alpacas en los bofedales, todo lo cual ofrecían a las caravanas y otros potenciales usuarios.

Más allá de Socoroma en dirección hacia el este, empezaba la dificultosa travesía de la zona desértica llamada popularmente la Cuesta Blanca, donde no llovía debido a que los vientos húmedos del oeste eran frenados por la enorme muralla de los Andes. La cuesta, que acababa prácticamente en la costa, eran unos 90 km de camino bajo un intenso calor y sequedad donde las llamas cargadas morían por el esfuerzo extremo. La primera parada de la cuesta, el tambo de Zapahuira, fue un lugar de descanso y aprovisionamiento ya desde tiempos incaicos. Allí estaba una importante bifurcación que permitía bajar a Arica por dos valles. El primero, la propia Cuesta Blanca por el valle de Lluta; el segundo, más al sur, por el pueblo de Belén y la quebrada de San José. Según las condiciones imperantes, las caravanas elegían uno u otro.

a. El camino por el valle de Lluta

El valle de Lluta constituía y constituye una salida natural del altiplano andina a la costa y por su cañada corre el río del mismo nombre; sus aguas, aunque permanentes durante todo el año, son salobres e inadecuadas para el consumo animal y la agricultura; afortunadamente, curso abajo, desde Chironta, se produce una creciente desalinización. En lo que respecta al camino, desde el tambo de Zapahuira accedía al valle de Lluta por cuyo lecho angosto, estéril y arenoso discurría el camino real, junto al río.

Figura 4.65. Valle de Lluta a la altura de Guanta

Tras tres jornadas de viaje (unos 60 km) se llegaba a Molinos, un fértil enclave situado en la ribera. Descendiendo, más se atravesaba la zona de Churiña, con la vieja aldea denominada Taipimarca, en donde existían los primeros cultivos agrícolas de importancia para el consumo de los habitantes locales y de los viajeros. A 10 km cuesta abajo se accedía al tambo de Guanta (Figura 4.65)[267] y, tras otros 10, al poblado de Poconchile, de origen preincaico, llamado más tarde San Jerónimo de Lluta. Finalmente, el río desemboca en un estuario junto a una extensa playa, a

[266] FUNDACIÓN ALTIPLANO. *Iglesias andinas …* Págs. 58-59. Modificada.
[267] Autor sobre base de Google Earth.

escasos kilómetros de Arica, aunque, un poco antes de llegar al mar, la traza del camino real gira al sur dirigiéndose al puerto.

b. El camino por el valle de San José de Azapa (o de Azapa)

Desde Zapahuira a la costa por el valle de San José de Azapa, la calzada pasaba primero por Murmuntani (Figura 4.66)[268], un poblado agrícola y ganadero que sirvió de punto de abastecimiento para las caravanas que circulaban por este ramal de la Ruta de la Plata. Unos 20 km más delante de accedía a Pachama, igualmente proveedor de los viajeros.

La siguiente etapa llegaba hasta Belén, fundada por los españoles en 1625 y elegida como centro administrativo y evangelizador de los Altos de Arica. En sus alrededores se cultivaban diversos productos en andenes y terrazas de cultivo antiguos.

El camino continuaba por el desértico valle de Azapa en cuyo fondo discurría el estacional río homónimo. A la altura de Livilcar la quebrada se ensancha dando origen a un fértil valle propicio para albergar el pueblo (Figura 4.67)[269].

Figura 4.66. Aldea de Murmuntani

Figura 4.67. Quebrada y pueblo de Livilcar

Bajando por el valle se encontraba la aldea Humagata, ya a “solo” 1.000 m de altitud, actualmente abandonada. Avanzando un trecho más se alcanzaba San Miguel de Azapa, situado a 12 km del puerto de Arica, pueblo que nació como una doctrina para evangelizar a los indígenas. A partir de este punto sólo restaba descender los últimos 266 m de la quebrada para entrar en Arica.

Como colofón, se debe resaltar el gran esfuerzo que debían realizar las caravanas para superar la temida y amenazadora Cuesta Blanca por cualquiera de los dos senderos comentados, que se lograba aprovechando el agua de puquios, vertientes, arroyos y ríos permanentes o temporales, además de dosificar la comida, el esfuerzo y el reposo para aprovechar al máximo la resistencia física de hombres y animales.

[268] Autor sobre base de Google Earth.
[269] PEREIRA, M. (Coord.) *Arica y Parinacota. Paisaje Cultural de América*. 2017. Pág. 27. Modificada.

El tiempo que duraba el viaje era incierto e impreciso debido a las condiciones climáticas y geográficas e inclusive por el elástico sentido temporal de la época. La travesía de Potosí hacia Arica podía llevar de 18 a 24 días; el embarque en el puerto unos 10 días y otros tantos comprendía la navegación desde Arica a El Callao. Una vez llegada la plata aquí, se concedía un plazo de casi un mes a los mercaderes y hombres de negocios para que formalizasen las operaciones, hiciesen los cobros, pagasen deudas y registrasen y abonasen el impuesto de la avería. El metal que debía viajar a Panamá se embarcaba nuevamente[270]. Las naves que lo llevaban a Panamá constituían la Armada del Mar del Sur, cuya responsabilidad recaía en el virrey del Perú. Normalmente estaba formada por tres a cinco navíos Las embarcaciones se construían en los astilleros de Guayaquil financiados por la Caja Real de Lima. Esta ruta solía recalar en cuatro puertos: Paita (donde se incorporaba el denominado navío del oro proveniente de Quito), Trujillo, La Parrilla (valle del Santa) y Callao. Entre 1570 y principios del siglo XVII la travesía duraba tres meses, de tal modo que sumando el tiempo de navegación y el de las escalas los metales preciosos tardaban casi un año en llegar a España. Por ello, era preciso mantener una doble flota con los consiguientes aumentos de costo. Posteriormente el viaje hacia Panamá se acortó a mes o mes y medio como consecuencia del mejor conocimiento de las corrientes y los vientos y de las nuevas técnicas de navegación implantadas en la costa del Pacífico. La carga principal de la flota era la plata. Jara opina que si los barcos transportaban 2.000.000 pesos propiedad de la Corona, suponían una carga de 90 t; cuando se añadía la plata de los particulares, estimada en no más de cuatro veces esa cantidad, la cantidad total (unas 450 t) se podía transportar en unos pocos barcos. No deja de sorprender que en tan menguada flota se remitiesen los metales preciosos que, durante los siglos XVI y XVII, representaban del 50% al 70% del total que se llevaba de las Indias a España[271].

Tras atravesar el istmo por alguno de sus caminos, la plata llegaba al Atlántico en donde era embarcada para España en la denominada Flota de Tierra Firme.

4.8.3. Las rutas de transporte a partir de la creación del virreinato del Río de la Plata

Por motivos políticos y organizativos, el virreinato del Perú fue dividido en dos en 1776, desgajando su parte centro sur que pasó a denominarse virreinato del Río de la Plata. Inmediatamente antes de esta división, el antiguo territorio producía aproximadamente 1.000.000 de marcos de plata[272] al año, de los cuales alrededor de 800.000 se destinaban a la Casa de la Moneda. De acuerdo a las estadísticas proporcionadas por el virrey Amat, en el año 1776 la distribución y aportaciones de los distintos centros productores de plata era la que se indica en la Tabla 4.19[273], en la que se han separado los que corresponden a cada virreinato. Pese a la fama de los yacimientos del Alto Perú, con Potosí a la cabeza a pesar de su decadente situación, no puede desdeñarse la cantidad de plata proporcionada por otras partes del territorio, a partir de entonces incluidas en el nuevo virreinato. Eran 295.000 marcos, un 37% del total, con Pasco convertido en el centro minero más destacado.

La plata constituía el producto de exportación más importante del Perú a Europa, alrededor del 90% del total. Si desgajar la minería del Alto Perú fue un duro golpe para el remodelado

[270] LÓPEZ, C. *La Ruta de la Plata…* Pág. 128.
[271] (1) JARA, A. *Tres ensayos …* Págs. 74-76; (2) MORALES, F. *Atlas histórico cultural de América*. Tomo I. Las Palmas de Gran Canaria. 1988. Pág. 347; (3) TANTALEÁN, J. *El virrey Francisco de Toledo y su tiempo.* Vol. II. Lima. 2011. Págs. 487, 490, 495.
[272] Un marco de plata (230 g) valía 8 pesos y 4 reales.
[273] FISHER, J. *Minas y mineros en el Perú colonial.* Lima. 1977. Pág. 33.

virreinato peruano, más lo fue el decreto promulgado en julio de 1777 por el primer virrey del Río de la Plata prohibiendo la exportación de la plata en barras del Alto al Bajo Perú, quedando truncado, de esta forma, el intercambio por telas, comestibles y mercancías necesarias para las minas de Arequipa, Cuzco y demás.

VIRREINATO			
PERÚ		RÍO DE LA PLATA	
Distrito	Plata registrada (marcos)	Distrito	Plata registrada (marcos)
Huancavelica	5.000	Oruro	114.000
Arequipa	10.000	Carangas	20.000
Cailloma	35.000	Chucuito	44.000
Jauja	13.000	La Paz	2.000
Pasco	100.000	Potosí	325.000
Trujillo	60.000	**Total**	**505.000**
Lima	72.000		
Total	**295.000**		
TOTAL	**VIRREINATOS**		**800.000 marcos**

Tabla 4.19. Producción de plata registrada en 1776

Esta situación fue de gran alcance para el transporte argentífero pues su camino hacia la metrópoli quedó dividido en dos grandes rutas. La que sacaba la plata de Arequipa, Pasco y resto de minas del nuevo virreinato del Perú, siguió las vías tradicionales con destino final en Panamá; la que exportaba la de Potosí, Oruro y demás minas del recién creado virreinato del Río de la Plata, se enviaba a Buenos Aires y, desde aquí, a España[274].

A mediados del siglo XVIII el sistema de flotas comenzó a decaer debido a las nuevas prácticas comerciales y al contrabando. En el caso de los productos destinados o con origen en Perú, los galeones de Tierra Firme que llevaban la plata peruana de Portobelo a España, luego de haber arribado a Panamá con la Armada del Sur procedente del puerto del Callao, dejaron de funcionar hacia 1740. Las últimas flotas con destino a Veracruz partieron de España en 1768, 1772 Y 1776. . Esta fue la última de cuantas se enviaron a Nueva España y a Indias. La mandó Antonio de Ulloa y transportó 8.176 toneladas. Las tres encontraron la misma dificultad, que fue vender toda su mercancía, pues siempre había sobrantes de veces anteriores. Finalmente, el 12 de octubre de 1778 se promulgó el llamado Reglamento de Libre Comercio para América[275] que clausuró el sistema de flotas. En lo sucesivo, el comercio se liberalizó sustancialmente aunque no se autorizó, obviamente, realizarlo con entera libertad, pues los americanos seguían obligados a negociar únicamente con la metrópoli, pero al menos se les liberaba del deber de hacerlo con un puerto único de la Península y bajo el dictado de los comerciantes andaluces. A partir de entonces se impuso el transporte marítimo realizado por los conocidos como navíos de registro (que ya llevaban funcionando desde mediados del siglo) y, con él, el régimen de los navíos particulares[276].

A partir de este nuevo sistema, los comerciantes, barcos mercantes y comerciantes solicitaban la autorización correspondiente para cruzar el Atlántico por iniciativa propia o estatal, reemplazando de este modo a las tradicionales flotas y galeones, aunque los resguardos militares y

[274] FISHER, J. "Mineros y minería de plata en el virreinato del Peru 1776-1824". *Histórica*. Vol. III. Nº 2. 1979. Págs. 57-58

[275] TORRES, B.; ORTIZ, J. (Eds.) *Reglamento para el comercio libre*. 1778. Sevilla. 1979.

[276] (1) ANÓNIMO. La Flota de Indias. Las últimas flotas. https://www.almendron.com/artehistoria/historia-de-espana/edad-moderna/la-flota-de-indias/las-ultimas-flotas/. Consultada el 24 de junio de 2025; (2) BONIALIAN, M.; HAUSBERGER, B. "Consideraciones sobre el comercio y el papel de la plata hispanoamericana en la temprana globalización, siglos XVI-XIX". *Historia mexicana*. Vol.68. Nº 1. 2018. Págs. 213-215.

corsarios se mantuvieron por parte de España para proteger sus intereses, la circulación de mercaderías y el abastecimiento de las colonias y de la península. Este sistema suprimió innumerables trámites burocráticos y agilizó el envío de barcos mercantes, aumentando el volumen de los intercambios comerciales entre América y la metrópoli[277].

Figura 4.68. Rutas de la plata y del mercurio entre los siglos XVI y tercio final del XVIII

La guerra de la independencia, tempranamente comenzada (1810) en el Río de la Plata, en poco años condujo a la pérdida de Potosí y su plata (1815); con ello, la ruta quedó en poder de los insurgentes que siguieron usándola para trasladar a Buenos Aires las producciones de plata obtenida de las distintas minas de lo que sería no mucho después la República Argentina. La plata del territorio en poder realista viajó a los distintos puntos donde se necesitaba para financiar la campaña bélica que acabó con la expulsión de los españoles en el primer cuarto del siglo XIX[278].

Como colofón a esta parte, la Figura 4.68[279] muestra juntas y esquemáticamente, las rutas de la plata y del mercurio hasta la creación del virreinato del Río de la Plata; en ella se aprecian a gran escala los distintos trayectos, a veces comunes, de estas rutas comerciales que constituyeron el corazón económico del virreinato del Perú y la fuente de fondos que alteró las bases de la economía mundial.

[277] ANÓNIMO. Navíos de registro. https://www.memoriachilena.gob.cl/602/w3-article-92927.html. Consultada el 25 de junio de 2025.
[278] ORCHE, E. *La minería del Famatina (La Rioja, Argentina).* Vigo. 2020. Págs. 155-209.
[279] GONZÁLEZ, N. *Repercusiones e influencias de la plata americana en la economía de España y de sus colonias (1500-1700)*. Trabajo de Fin de Grado. Bloque de Antropología Cultural e Historia de América. Universitat de Barcelona. 2014. Pág. 32. Modificada.

4.9. La ruta del pescado Cobija a Potosí

A lo largo del siglo XVIII, el paulatino agotamiento de las minas de Potosí y de su producción minera trajo consigo el decrecimiento paulatino del impulso económico que generaba y, con él, la vitalidad de la Ruta de la Plata. La creación del virreinato del Río de La Plata en 1776 y el establecimiento del sistema de Intendencias, desplazaron la red comercial hacia nuevos destinos geográficos. Con Arica en Perú y Potosí en el nuevo virreinato, una buena parte de las barras, monedas y otros objetos de plata facturados en la villa imperial y en Charcas comenzaron a derivarse hacia Buenos Aires por un camino activo desde el siglo XVI cuyas peculiaridades ya se han comentado. A partir de un momento dado, la otrora pujante Ruta de la Plata fue sustituida por la denominada Ruta del Pescado, mediante la cual se llevaba una pequeña parte de la producción argentífera potosina a la costa pacífica, al puerto de Cobija, mientras que de retorno se acarreaba, junto a los productos de importación, una buena cantidad de pescado seco deshidratado para el mercado andino[280].

El camino resultó ser tanto o más arduo que la Ruta de la Plata pues, si bien era más corto, recorrerlo resultaba más difícil y sacrificado. Las primeras jornadas discurrían por el altiplano andino, sobre los 4.000 msnm, entre riachuelos y ojos de agua, en un clima de puna, frío y desapacible. Seguidamente había que remontar la cadena volcánica situada en la rama occidental de los Andes, para después descender bruscamente por un arenoso y solitario desierto con escasas y limitadas tomas de agua. En las cercanías de la costa germinaban algunas plantas ralas debido a la niebla húmeda o camanchaca ocasionada por el contacto entre el aire seco y las frías aguas del Pacífico. En esta zona, cruzando de oeste a este el desierto de Atacama, se pasaba por algunos pueblos como San Francisco de Chiu Chiu y Calama que, a finales del siglo XVI y durante el XVII, ya estaban vinculados con las rutas de tráfico de pescado seco hacia Atacama y la lejana Potosí, en donde este era muy apreciado, especialmente en Semana Santa cuando, por costumbre, era consumido y servido en todas las mesas siguiendo el mandato cristiano del ayuno y la abstinencia de comer carne. Otros asentamientos, como en tanto que Aiquina y Caspana, eran centros agrícolas que proporcionaban grano y forraje al ganado y a los animales de carga.

Al comercio del pescado se añadió el beneficio de nuevos yacimientos metálicos descubiertos en remotos lugares en la segunda mitad del siglo XVII, que sumaron una treintena de ingenios o plantas de tratamiento y otros tantos molinos. Lamentablemente la explotación no tuvo excesiva continuidad ya que, a fines del siglo XIX, apenas eran un lejano y casi olvidado recuerdo.

La Ruta del Pescado, en realidad, fue utilizada desde la antigüedad por las diferentes etnias asentadas en la región y, posteriormente, por los incas, de los cuales quedan restos de tambos y caminos. La parte del altiplánico de la ruta, Lípez, no tuvo interés para la administración española debido a la aparente pobreza y el reducido número de habitantes y así se mantuvo hasta la segunda mitad del siglo XVIII, ajena al progreso. Sin embargo, sus recursos agrícolas y ganaderos, aunque limitados, fueron suficientes para atender las necesidades básicas de la población y, a lo largo de la historia, el lugar fue interesadamente atractivo por sus recursos mineros de plata.

En el otro extremo de la Ruta del Pescado se hallaba el litoral de Atacama, anexo a la localidad de Cobija, donde residían pescadores nativos expertos en el aprovechamiento de los recursos marinos. Esa parte de Atacama y la senda de ascenso hacia los Andes no fueron descritas hasta 1716 cuando la recorrió el viajero francés Luis Frezier como parte de su viaje a los mares del sur realizado entre 1712 y 1714. En aquella época, Cobija era una caleta escasamente poblada

[280] LÓPEZ, C. *La Ruta de la Plata…* Págs. 83-84.

aunque frecuentada por arrieros, comerciantes regionales, mercaderes de plata y contrabandistas, constituyéndose en parada asidua de naves francesas. Según Frezier, Cobija era el puerto más allegado a Lípez y a Potosí, no obstante las 100 leguas de parajes desiertos que los separaban. El camino fue descrito como un desafío a la resistencia física de hombres y animales, carente de atractivo, con obstáculos naturales, escasez de agua y ausencia de habitantes. No obstante, estuvo vigente, al parecer, sin interrupción desde la antigüedad. Posiblemente, quizás con algunas alteraciones en el recorrido, esta ruta fue transitada con una cierta frecuencia por transeúntes españoles y nativos desde el siglo XVI; en el XVII fue progresivamente perdiendo notoriedad de tal modo que después se registraron escasas noticias de él. Sin embargo, las reformas introducidas por los Borbones la recuperaron por Lípez y Atacama como forma de impulsar el nuevo orden geopolítico de la administración española[281]. De hecho, en un mapa de 1787 preparado para Pedro Vicente Cañete, al que ya se ha hecho referencia al describir el camino de Arica a Potosí por Salinas de Garci Mendoza, se incluye esta ruta (Figura 4.69)[282].

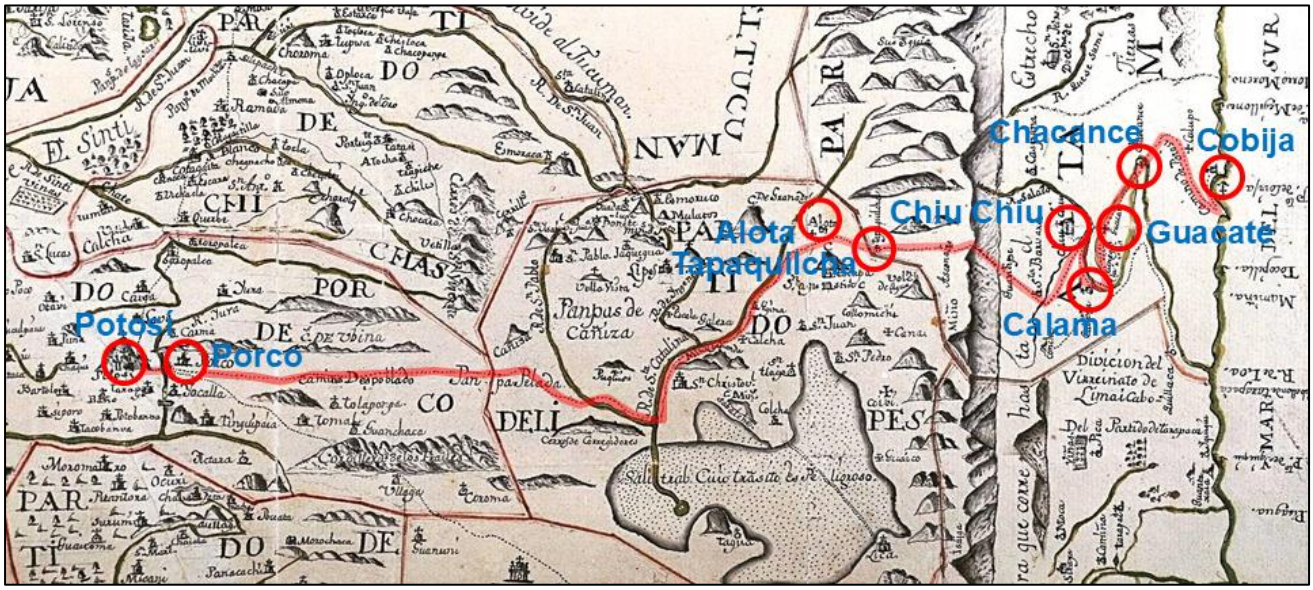


Figura 4.69. Camino Cobija-Potosí

Los más de 500 km de la Ruta del Pescado (Figura 4.70)[283] desde Potosí a Cobija pueden dividirse se cuatro grandes tramos. El primero, circulando a una cota de 3.800-3.900 msnm, es el relacionado con la minería; comenzaba en la villa imperial continuando hasta Porco, distante unos 50 km, pasando por las aldeas de Cebadilla y Condoriri, alejándose ligeramente de la tradicional senda del camino real hacia Arica (Ruta de la Plata).Unos 20 km después se hallaba Sacasaca, pequeño villorrio con casas de adobe en donde se podía descansar al final de una jornada.

Prosiguiendo el viaje, se entraba en el siguiente tramo, el altiplano de Lípez, terreno por donde se circulaba por alturas comprendidas entre 3.700 y 4.300 msnm. La cuya primera población era Amachuma, un pequeño caserío con abundante agua y pastizales, cerca de la actual Uyuni. Continuando en dirección suroeste se arribaba a Agua de Castilla y, después, Pujios, aldea situada al pie del cerro homónimo en donde había un pequeño pozo y algo de pasto. Más adelante se encontraba otro punto de descanso, Purilari, en cuyos alrededores existía un pantano. La siguiente jornada terminaba en el tambo de Avilcha, desde donde se continuaba por una amplia cañada que

[281] LÓPEZ, C. *La Ruta de la Plata*… Págs. 87-95.
[282] Carta geográfica que contiene los partidos … Modificada.
[283] LÓPEZ, C. *La Ruta de la Plata*… Pág. 85. Modificada.

acumulaba el agua estacional a otro refugio, Alota. Más adelante, Viscachillas era otro lugar de reposo; a partir de él se entraba en terreno aún más árido y desolado que rodeaba el cerro Tapachilca (5.765 msnm) en cuya base se encontraba la aldea Tapaquilcha, última posta en el actual territorio boliviano.

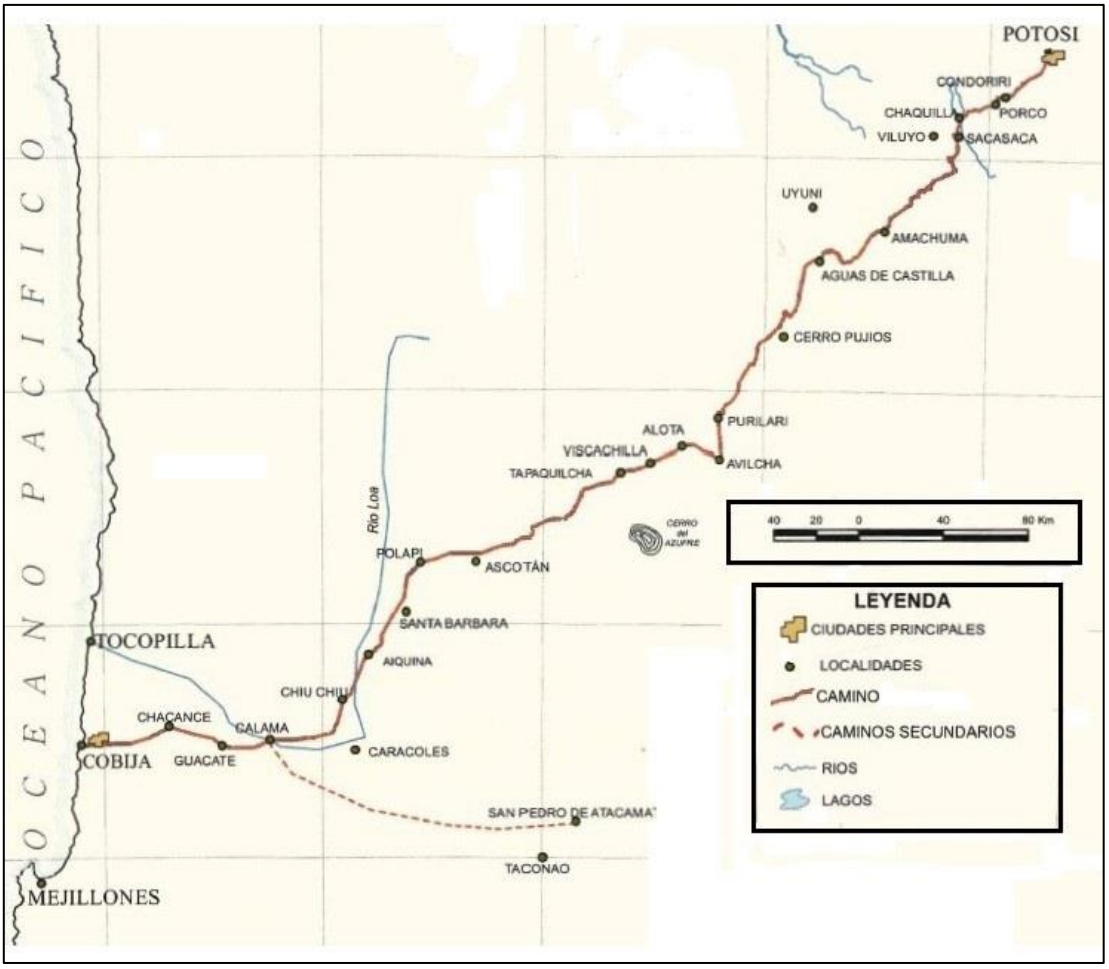


Figura 4.70. Ruta del Pescado

Figura 4.71. Inmediaciones de Ascotán

Aquí comenzaba el tercer tramo, caracterizado por la presencia de salares y desiertos. A una jornada del pueblo anterior se llegaba a Ascotán (Figura 4.71)[284], ubicada al sur del salar del mismo

[284] Autor sobre base de Google Earth.

nombre y a los pies del volcán homónimo. Allí, restos de altares rememoraban un culto prehispánico. A partir de este punto, la ruta iniciaba el descenso hacia el litoral del Pacífico por territorios desérticos y arenosos pero visitables debido a los ojos de agua de la cuenca endorreica perteneciente al salar de Ascotán. Desde el citado pueblo hasta el tambo Polapi el camino discurría por un corredor este/oeste situado entre los cerros Polapi (5.670 m) y Azufre (5.849 m); el paraje disponía de agua aportada por un riachuelo de la cuenca alta del río Loa que nacía en el volcán Mino. A partir de su desembocadura en el citado río, el trazado cambiaba hacia el sur y seguía y dependía de sus aguas, que eran vitales para las caravanas. Más abajo se hallaba el pueblo de Santa Bárbara, lugar del que se obtenía la suficiente para recuperar el debilitado ganado y ofrecerle alfalfa como dieta.

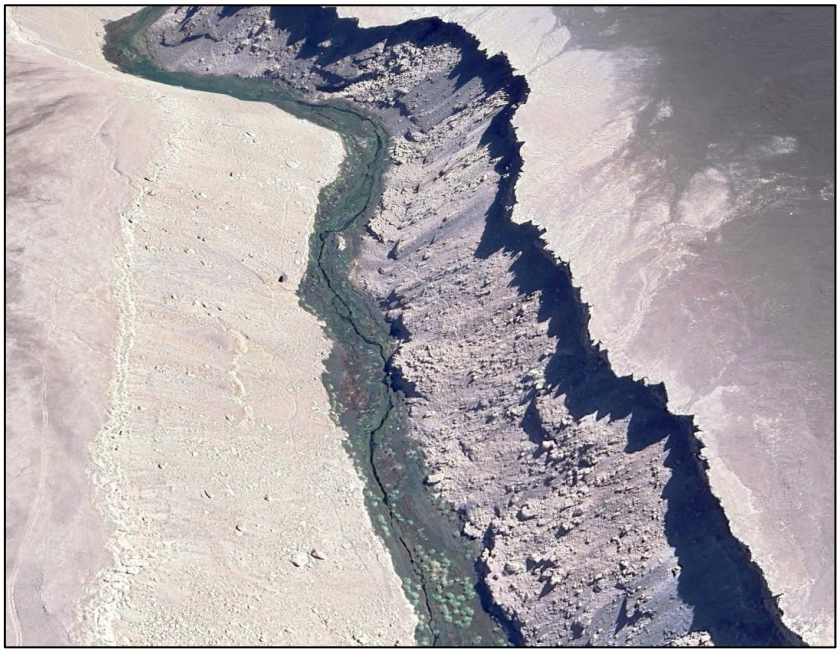


Figura 4.72. Río Loa en las inmediaciones de Santa Bárbara

El camino continuaba por la ribera del Loa (Figura 4.72)[285] pasando por Sere, un sitio de descanso actualmente desaparecido. Aguas abajo la ruta enfilaba el fértil valle de Lasana regado por el citado río, que fue habitado desde tiempos remotos por población autóctona y dominado posteriormente por los incas, que dejaron un camino que constituyó parte del Qhapaq Ñan, y una fortaleza (pucará). Este oasis fue utilizado por las caravanas para recuperarse del esfuerzo realizado en las jornadas previas; una vez recuperadas las fuerzas, hombres y animales proseguían hasta el pueblo de San Francisco de Chiu Chiu, llamado también Chiu-Chiu o Atacama la Baja. Fue fundado por los españoles como lugar de evangelización. Su iglesia fue construida en 1611, siendo la más antigua de Chile (Figura 4.73)[286].

Aguas abajo, la Ruta del Pescado iniciaba su cuarto tramo, continuando el curso del río Loa, que giraba en dirección este/oeste, hasta encontrar la ciudad de Calama, localizada a unos 33 km de Chiu Chiu. Era un antiguo asentamiento que fue adscrito al corregimiento de Atacama dependiente de la Audiencia de Charcas. Fue el tambo más importante del despoblado atacameño debido a su condición de nudo de caminos; por allí cruzaban los que iban a Lípez, San Pedro de Atacama y Taconao, además de la Ruta del Pescado.

[285] Autor sobre base de Google Earth.
[286] WIKIPEDIA. *Chiu Chiu*. https://es.wikipedia.org/wiki/Chiu_Chiu. Consultada el 10 de julio de 2025.

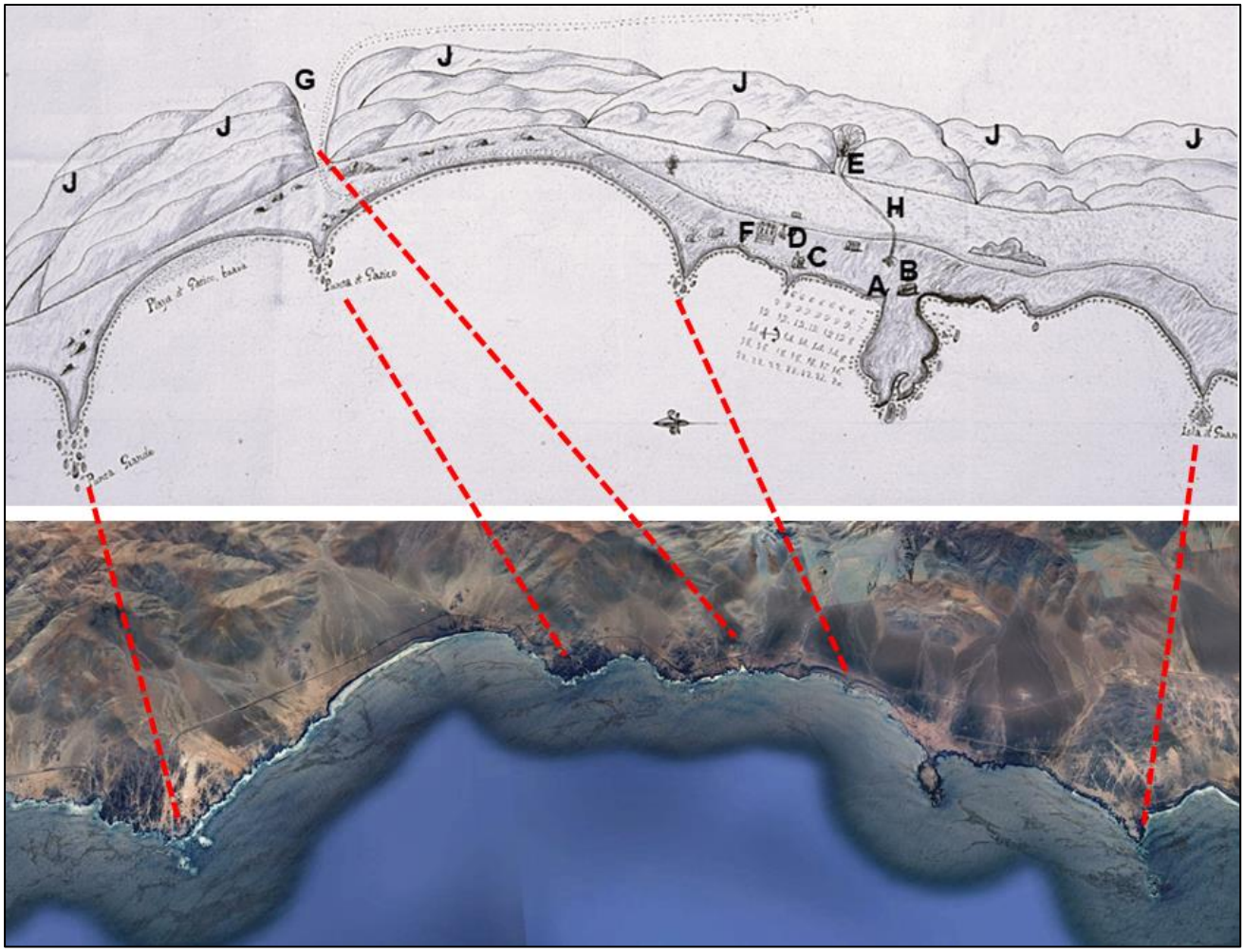
Figura 4.73. Iglesia de San Francisco de Chiu Chiu

Los 55 km que quedaban para llegar a la orilla del mar se recorrían en tres jornadas desde Calama. La primera acababa en Guacate, un fértil lugar donde descansar. La siguiente jornada recorría unos 30 km hasta Chacance, antigua posta de reposo que ofrecía agua y pasto. La jornada final, abandonando la vecindad del río, llegaba a Cobija, lugar de ambiente más benigno que el de la travesía por la puna y el desierto, aunque implicaba un proceso de adaptación para los originarios de las frías y elevadas montañas andinas.

Figura 4.74. Puerto de Cobija (1841)

La caleta de Cobija (Figura 4.74)[287], poco frecuentada hasta principios del siglo XVIII, alejada de los centros poblados y abandonada por las autoridades reales y administrativas, fue un lugar propicio para el activo y abundante contrabando de plata sin quintar, además de la fraudulenta introducción de mercaderías sin el pago de las obligaciones fiscales. El viajero francés Frezier describió el sitio en 1714 como una aldea compuesta por unas cincuenta casas de indios hechas de pieles de lobos marinos; debido a la esterilidad de la tierra, los habitantes sólo se alimentaban de pescado, de un poco de maíz y de papa que se llevaba desde San Pedro de Atacama a cambio de pescado.

[287] WIKIPEDIA. *Cobija (Chile).* https://es.wikipedia.org/wiki/Cobija_%28Chile%29. Consultada el 12 de julio de 2025.



DEMARCACIÓN DEL PUERTO DE COBIJA	LEYENDA
Descripción de este puerto que está al sur der la equinoccial en 22º 20' de latitud y 305º 20' de longitud, en la costa del partido de Atacama. Se practicó el 26 de noviembre del año de 1786 de orden del Sr. D. Juan del Pino Manrique, del Consejo de Su majestad y gobernador Intendente de la provincia de Potosí, a cuya jurisdicción pertenece aquel partido	A: Muelle B: Almacén C: Capilla D: Manantial de agua E: Quebrada de las Cañas. Dista 2 millas del muelle F: Huerta con 3 palmeras G: Quebrada y cuesta por donde sale el camino tierra adentro H: Zanja labrada por el agua que cuando llueve viene de las Cañas al muelle J: Lomas altas que fecundizadas con la corta lluvia que hay desde marzo hasta octubre se cubren de pasto y alguna leña

Figura 4.75. Puerto de Cobija y sus alrededores

En el siglo XVIII se caracterizó por consolidar su función de itinerario paralelo, suplente y accesorio en la comunicación costera hacia la montaña y viceversa. Se reforzó el tráfico terrestre procedente de Potosí a la costa por Calama, que era una estación ineludible para quienes se dirigían hacia el interior. Creada la Intendencia de Potosí en 1782, esta sirvió de incentivo para promover y favorecer el trasporte por la Ruta del Pescado. Con la independencia, si bien llegó a ser el puerto más importante de Bolivia, no prosperó. Epidemias y terremotos diezmaron la población y sus actividades se trasfirieron a transfirieron a Antofagasta. En 1907, Cobija se despobló y su puerto fue clausurado firmando con ello su defunción; hoy día allí se asienta solo una pequeña aldehuela de pescadores al lado de los vestigios de momentos mejores[288].

[288] LÓPEZ, C. *La Ruta de la Plata*… Págs. 99-109.

La Figura 4.75[289] muestra, en la parte superior, la demarcación del puerto de Cobija realizada en 1786. En la inferior, la vista aérea actual. En líneas rojas se han marcado las equivalencias entre las referencias topográficas, deducidas tanto por mantenerse la toponimia como recurriendo a las distancias respecto del puerto que se señalan en el documento de 1786. En éste se indica claramente el área de fondeadero así como los edificios e instalaciones portuarias que hoy son meras ruinas entre las ralas construcciones actuales, como muestra la Figura 4.76[290].

Figura 4.76. Puerto y pueblo de Cobija

Pese a que la coincidencia de los lugares en ambos mapas, llama la atención la presencia de algunos accidentes costeros no reseñados en el documento original. La situación de la quebrada G es la que presenta más diferencia entre ambos mapas.

4.10. Caminos del Nuevo Reino de Granada

4.10.1. Introducción

El Nuevo Reino de Granada (Figura 4.77)[291] estaba situado en la esquina noroccidental de América del Sur; su territorio se dividía geográficamente en tres grandes regiones muy diferentes entre sí, lo que tuvo una gran influencia en la implementación del transporte interno: las llanuras costeras al norte y occidente del país, el centro formado por la cordillera de Los Andes y el oriente ocupado por planicies. El clima era tropical y húmedo excepto en la montaña, donde era frío.

Los españoles ocuparon Nueva Granada remontando sus cauces fluviales, principalmente el río Magdalena y sus afluentes navegables, que nacen en el sistema andino y en la Sierra Nevada de Santa Marta. Los ríos Magdalena, Cauca, Atrato, Nechí y Sinú, Opón, Carare y San Juan sirvieron

[289] Arriba: Demarcación del puerto de Cobija. Archivo General de Indias. MP-BUENOS_AIRES,159. Modificada.
Abajo: Autor sobre base de Google Earth.
[290] Autor sobre base de Google Earth.
[291] MORALES, J.M. *Tunja. Atenas del renacimiento en el Nuevo Reino de Granada.* Málaga. 1998. Pág. 23. Modificada.

como tronco y ramas de la penetración, conquista y poblamiento del territorio hasta 1536. Se realizó en tres áreas: por el norte, la zona atlántica, que dio origen a las gobernaciones de Cartagena y Santa Marta; en segundo lugar, las expediciones militares hacia el área de Popayán, Cauca y Antioquia, como una prolongación de la campaña peruana de Pizarro, conformando la gobernación de Popayán; por último, en paralelo, desde Venezuela, el alemán Nicolás de Federmann encabezó la incursión por el lado nororiental.

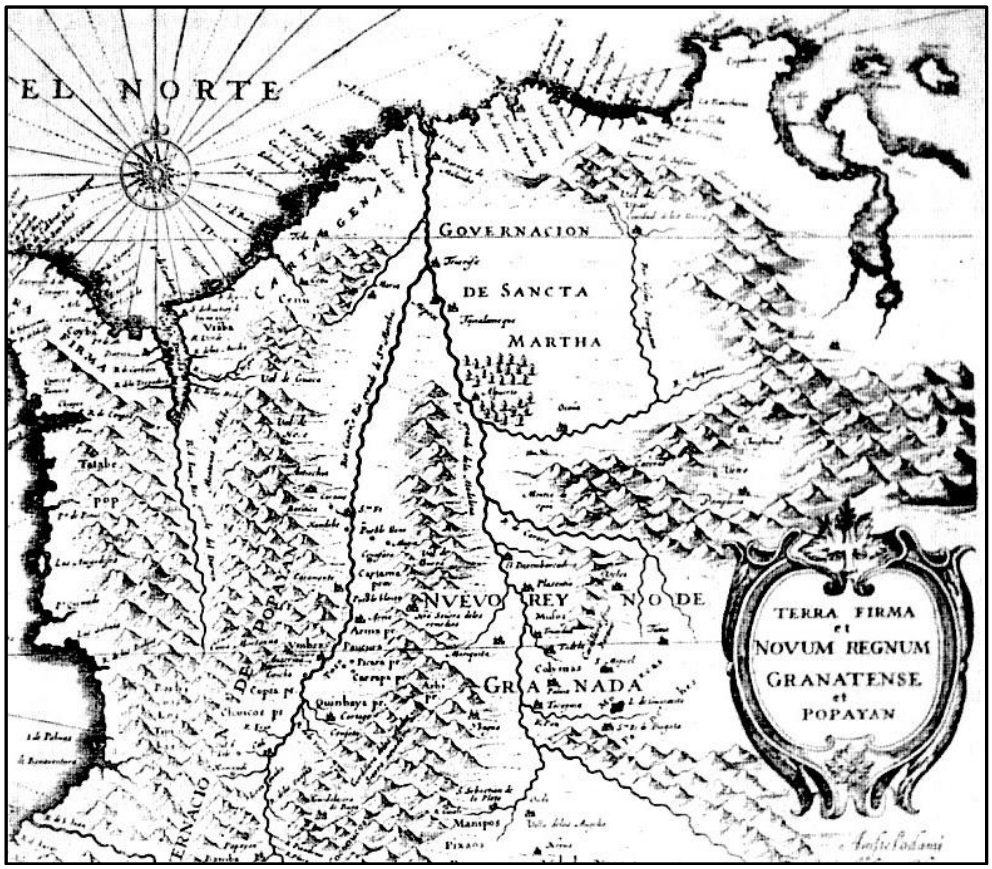


Figura 4.77. El Nuevo Reino de Granada en 1658

Desde 1510 la obtención de oro fue el principal objetivo de la mayoría de las expediciones de los conquistadores que, en 1549, ya habían fundado más de veinte ciudades. Entre ellos llegaron comerciantes y traficantes, algunos de los cuales decidieron establecerse, dadas las dádivas y concesiones de tierras otorgadas por los propios gobernadores, mientras que otros regresaron a Europa en cuanto lograron un botín[292].

En sus andanzas por el territorio, los recién llegados encontraron la coca en numerosos lugares; había sido cultivada y consumida en el Nuevo Reino desde época muy antigua, hechos que no han sido tan divulgados como los mismos en las regiones situadas más al sur, en los actuales Perú y Bolivia. La planta tuvo mucha menor importancia pero, ciertamente, fue uno de los productos más móviles en aquel territorio. Para conocer y definir los caminos relacionados con el cultivo y venta de la hoja de coca, conviene previamente ubicar los cocales y los mercados donde se intercambiaba para su posterior consumo o distribución.

[292] ESCOBARI, L. *Contrabando y vida cotidiana. Historia de la cultura material en el Nuevo Reino de Granada. Siglos XVI – XVII*. La Paz. 2024. Págs. 23, 26.

4.10.2. Las áreas cocaleras, sus mercados y rutas de distribución

Figura 4.78. Áreas cocaleras durante los períodos prehispánico y virreinal

Las crónicas virreinales citan 33 sitios relacionados con el hayo, como se la denominaba en el Nuevo Reino, que incluyen los cocales, los mercados de coca y los centros consumidores[293]. Un análisis de los mismos muestra que las zonas productoras fueron escasas y de pequeño tamaño. La información virreinal básicamente se refiere a lugares de la actual Colombia (Figura 4.78)[294] siendo las menciones relativas a Venezuela muy poco frecuentes y, prácticamente, restringidas a Paria y Cumaná. En dicho país, pueden citarse, de norte a sur, La Guajira (pueblos de Villanueva y El Molino en la vertiente occidental de la sierra de Maracaibo), valle del río Chicamocha (pueblo de Soatá y otros de su entorno en la provincia de Tunja, valle del río Garagoa (pueblos de Icabuco y Gacha), valle del río Fusagasugá (sur de Bogotá, desde Tunjuelo y Usme hasta el río Magdalena), Timaná (cabecera del río Magdalena), Inzá (al NE de Popayán), Almaguer (al SO de Popayán), Pasto (pueblos de Mallama y Consacá) y valle del rio Mira, estos dos últimos lugares compartiendo territorio con el norte del actual Ecuador.

Se desconocen los datos de las producciones de coca obtenidas que pudieran orientar sobre la importancia real del cultivo y del consumo; tan solo se tienen algunas referencias de las tasas de encomienda en los siglos XVI y primera mitad del XVII que, desde luego, son mucho menores que las correspondientes del Perú. Tampoco es conocido el destino final de la hoja que no era para el consumo propio de las comunidades indígenas.

Igualmente, se ignora la verdadera extensión que tenía su utilización en la Cordillera Oriental de los Andes neogranadinos a comienzos del periodo virreinal y si dicho uso era cotidiano, esporádico o circunstancial. Lo que sí se conoce es que, desde mediados del siglo XVI, en Nueva Granada hubo un activo comercio de la hoja, aunque en un grado mucho menor que en el Perú[295]; no obstante, tuvo que emplear una red viaria más o menos desarrollada para poder hacerla llegar a los centros de consumo.

Cuando llegaron los españoles, los muiscas o chibchas ocupaban el centro de la actual Colombia, en lo que hoy corresponde a los departamentos de Cundinamarca, Boyacá y sur de

[293] VÁSQUEZ, M.H. "Etnohistoria de la hoja de coca: las crónicas de Indias, 1492-1789". *Folios.* Nº 20. Págs. 3-25.
[294] Elaborada por el autor sobre base cartográfica tomada de WIKIMEDIA COMMONS. *Colombia mapa oficial.* https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Colombia_Mapa_Oficial.svg. Consultada el 4 de marzo de 2019. Modificada.
[295] PATIÑO, V.M. *Plantas cultivadas* …Tomo III. Pág. 208.

Santander (ver Figura 4.78, Figura 4.79[296]); son tierras altas, de clima generalmente frío, suelos fértiles muy propios para la agricultura. Además, disponían de inagotables recursos de sal en Zipaquirá, Nemocón y Tausa, y de esmeraldas en Somondoco.

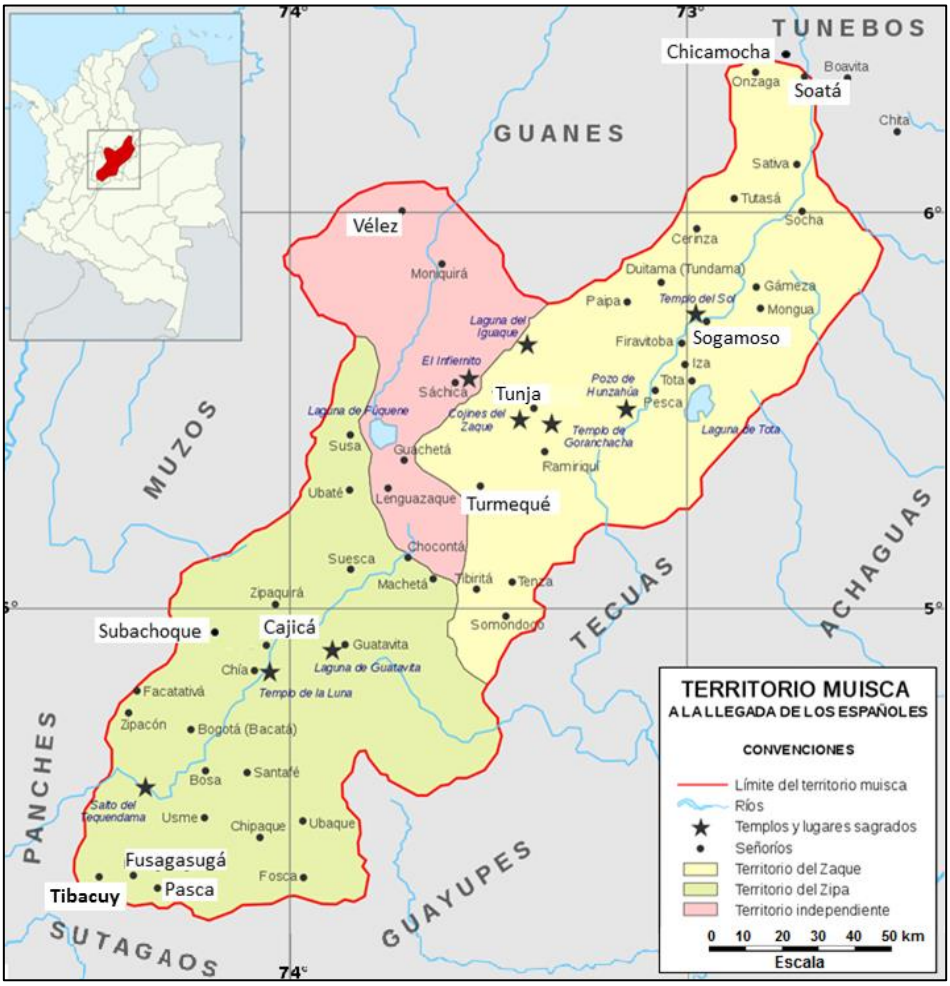


Figura 4.79. Territorio ocupado por los muiscas a la llegada de los españoles (resaltadas las localidades citadas en el texto)

En el occidente, en el valle de Subachoque, tenían labranzas de algodón, coca y frutales[297]. Sus intercambios comerciales se basaban en la producción de sal y esmeraldas y en la cerámica fabricada en Ráquira; a cambio obtenían de los pueblos vecinos los artículos que no se encontraban en su territorio. Los principales lugares de trueque se encontraban siempre en sitios fronterizos: al noroeste, Sorocotá, en los términos de la ciudad de Vélez (ver Figura 4.79); por el sur, los intercambios se practicaban con los habitantes de Pasca y Ticabuy, cerca de Fusagasugá[298]. Precisamente en los valles más cálidos interandinos próximos a las fronteras norte y sur se ubicaban, respectivamente, los cocales de Soatá (valle de Chicamocha) y Fusagasugá, que eran los principales, aunque de ellos sólo se obtenían cantidades moderadas de hoja que trocaban por otros

[296] WIKIPEDIA. *Muiscas.* https://es.wikipedia.org/wiki/Muiscas#/media/File:Mapa_del_Territorio_Muisca.svg. Consultada el 4 de marzo de 2019. Modificada.
[297] RODRÍGUEZ, V. "La alimentación …". Pág. 99.
[298] JIMÉNEZ, J. "Los chibcha". *Boletín de Arqueología.* Vol. I. Nº 2. 1945. Págs. 120, 123.

productos[299]. Entre ambos límites fronterizos, en el valle de Garagoa, el pueblo de Gacha, cerca de Turmequé, también producía coca[300] (ver Figura 4.79).

Los chibchas desarrollaron una red de caminos para enlazar los cocales con los centros consumidores de hoja[301] que, sin duda, fueron empleados también en la época virreinal para tal fin. El traslado a los mercados era una actividad que llevaban a cabo trajinantes especializados de determinados pueblos de las márgenes del río Chicamocha, que la trasladaban a hombros de porteadores indios por los casi siempre abruptos caminos que conducían a los centros de consumo del altiplano cundiboyacense[302].

Los muzo de la provincia de Trinidad, al occidente de Boyacá (ver Figura 4.78), usaban gran variedad de plantas medicinales, aromáticas y saborizantes. De la coca aprovechaban su acción estimulante; sus propiedades nutricionales eran igualmente apreciadas[303].

Los guanes, en el departamento de Santander (ver Figura 4.78), cultivaban diversos y variados productos siendo el maíz, tal vez, el más importante[304]; también se obtenían batata, yuca (jatrofa), habas (icaraota), ají, coca, fríjol y muchos otros. El hayo era muy demandado y lo consumían con frecuencia[305], pero no se producía en la región[306].

La tierra de los indígenas pastos era fría, aunque en algunos valles templados cultivaban coca[307]. Vivían en un territorio situado en el sur de Colombia, próximo a Ecuador, incursionando en los cocales para trabajar y comerciar con la hoja (ver Figura 4.78); su historia, en este aspecto, no puede desligarse de la de los cocales ecuatorianos de Pimampiro y anexos. Se trataba de tierras de características ambientales muy variadas, con ecosistemas de clima frío a cálido en los que podían cultivarse multitud de plantas distintas (Figura 4.80)[308]. Los valles abrigados de los ríos Mira (Chota en Ecuador), Guabo (pueblo de Mallama) y Guaitará (pueblo de Consacá) proporcionaban algodón, coca, ají, añil, tabaco y frutas[309]. De Chota se enviaba coca a grupos como los kofanes que, a su vez, la internaban en la Amazonia[310].

Con la llegada de los españoles se afianzó la importancia mercantil del valle de Chota, destacando el comercio de la sal obtenida en las minas del lugar, del algodón empleado en la producción textil y de la hoja de coca consumida por los indígenas[311]. En 1570 más de 300 indios de Otavalo, Carangue, Latacunga, Sichos y de otras tierras más alejadas, y unos 200 pastos, acudían a

[299] RODRÍGUEZ, V. "La alimentación …". Pág. 122.
[300] ARANGO, M.; CHILD, J. *Narcotráfico* … Págs. 22-23.
[301] ARANGO, M.; CHILD, J. *Narcotráfico* …Pág. 23.
[302] ARANGO, M.; CHILD, J. *Narcotráfico* … Pág. 25.
[303] RODRÍGUEZ, V. "La alimentación …". Págs. 116-117.
[304] MACHLER, E. La herencia de Onzaga: El testimonio de Aurelia Sandoval. *Cahiers du CRICCAL*. N°31. 2004. Págs. 49-50, 52.
[305] RODRÍGUEZ, V. "La alimentación …". Pág. 96.
[306] (1) ARDILA, D.C. *Configuración de paisajes coloniales en el territorio guane, Santander (Colombia)*. Bogotá. 2010. Págs. 30-31; (2) MARTÍNEZ, A. "El proyecto de congregación de naturales en el pueblo de Moncorá (Guane)". *FERMENTUM.* Nº 25. Págs. 195-206.
[307] ANÓNIMO. "Relación de Popayán y del Nuevo Reino, 1559-1560". En *PATIÑO, V.M. (Ed.) Relaciones geográficas de la Nueva Granada (siglos XVI a XIX). Cespedesia.* Nº 45-46. Suplemento 4. 1983. Pág. 23.
[308] CALERO, L.F. *Pastos* … Pág. 18. Modificada.
[309] CERÓN, B.; NAVAS, L.; CERÓN, P. "Caracterización físico biótica y antrópica de la reserva natural Pueblo Viejo, municipio de Mallama. II parte". *Tendencias*. Vol. 9. Nº 2. 2008. Pág. 24.
[310] GARCÍA, J.C. *De la coca a la cocaína. Una historia por comprender*. México. 2002. Pág. 53.
[311] CERÓN, B.; NAVAS, L.; CERÓN, P. "Caracterización físico biótica …". Págs. 29-30.

Pimampiro, en el citado valle, con objeto de comprar coca que, con el algodón, eran los dos productos más demandados[312].

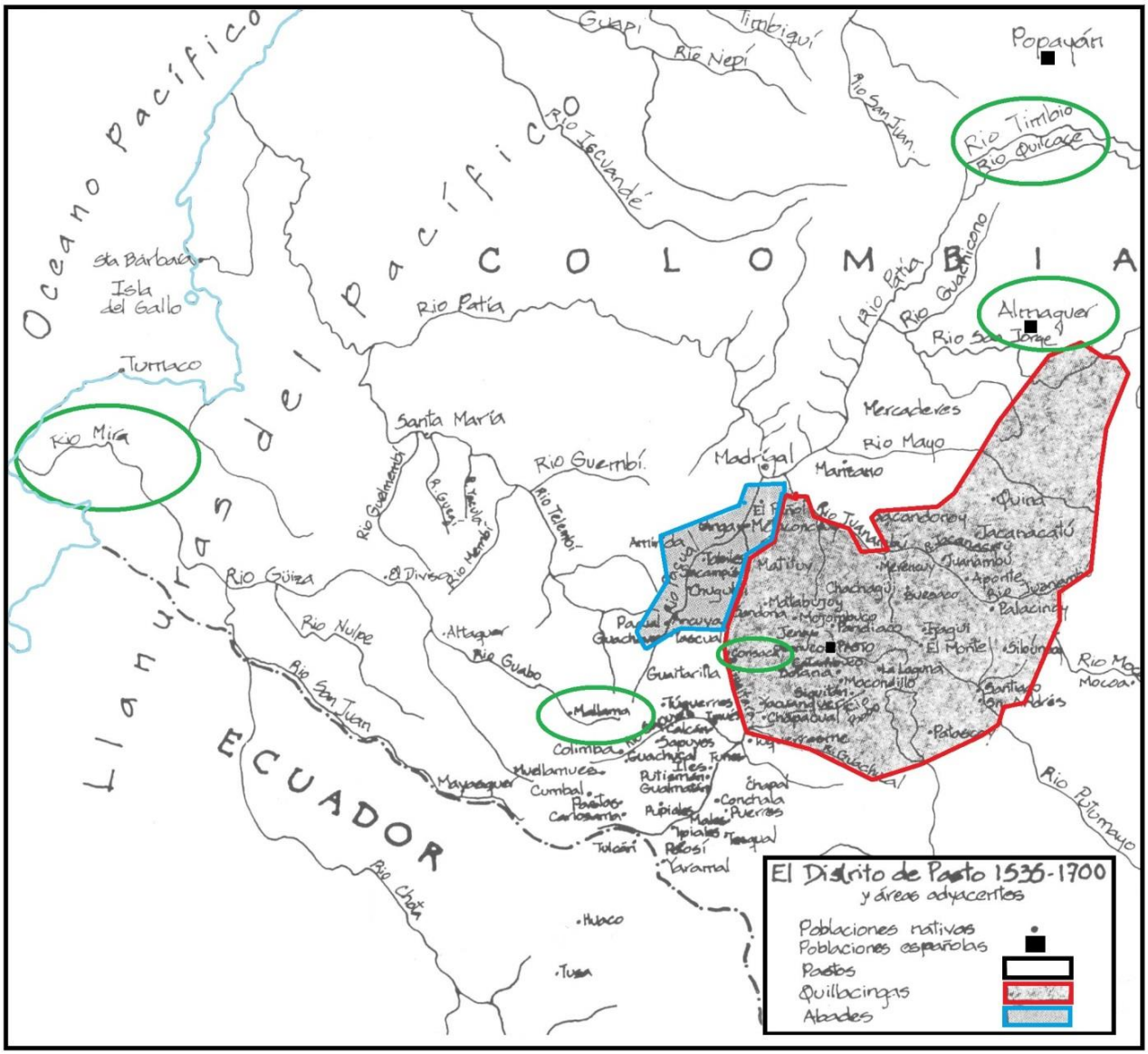


Figura 4.80. Distrito de Pasto y áreas adyacentes con indicación de lugares cocaleros (en verde)

La presencia de la hoja en el sur del futuro Nuevo Reino de Granada fue pronto detectada por los españoles. En 1538, Sebastián de Belalcázar salió de Quito rumbo a Bogotá a la búsqueda de El Dorado. Por el camino se detuvo en Timaná por la riqueza que en ella hallaron debido a la contratación de coca que, según fray Pedro Simón, fue y todavía era muy abundante a principios del siglo XVII[313]. De hecho, la hoja de coca formó parte del tributo que debían entregar los nativos

[312] BORJA, A. "Relación en suma de la doctrina e beneficio de Pimampiro y de las cosas notables que en ella hay, de la cual es beneficiado el P. Antonio Borja, c. 1591". En *JIMÉNEZ DE LA ESPADA, M. Relaciones geográficas de Indias. Perú.* Tomo II. Madrid. 1965. Pág. 252.

[313] SIMÓN, P. *Noticias historiales de las conquistas de Tierra Firme en las Indias Occidentales*. 2ª parte. Bogotá. 1891. Pág. 252.

de Tunja (1550)[314] o de Mallama (1558)[315] aunque en la posterior retasa de García de Valverde de 1571 desapareció[316].

De las tierras cocaleras de Almaguer salía la hoja que se consumía en las minas auríferas cercanas, lo que proporcionaba un mercado cautivo de la coca cuyas compras se pagaban en oro. Pese a ello, parece que la demanda superaba a la oferta lo que favoreció la llegada de remesas de San Agustín y Timaná, situados a una distancia de más de cuatro jornadas, en el valle alto del río Magdalena[317].

En 1559-1560, en la zona de Santa Fe de Bogotá se cultivaban en abundancia maíz, papas y frijoles. Obtenían también algo de coca en algunos valles cálidos próximos, que igualmente producían frutas variadas[318].

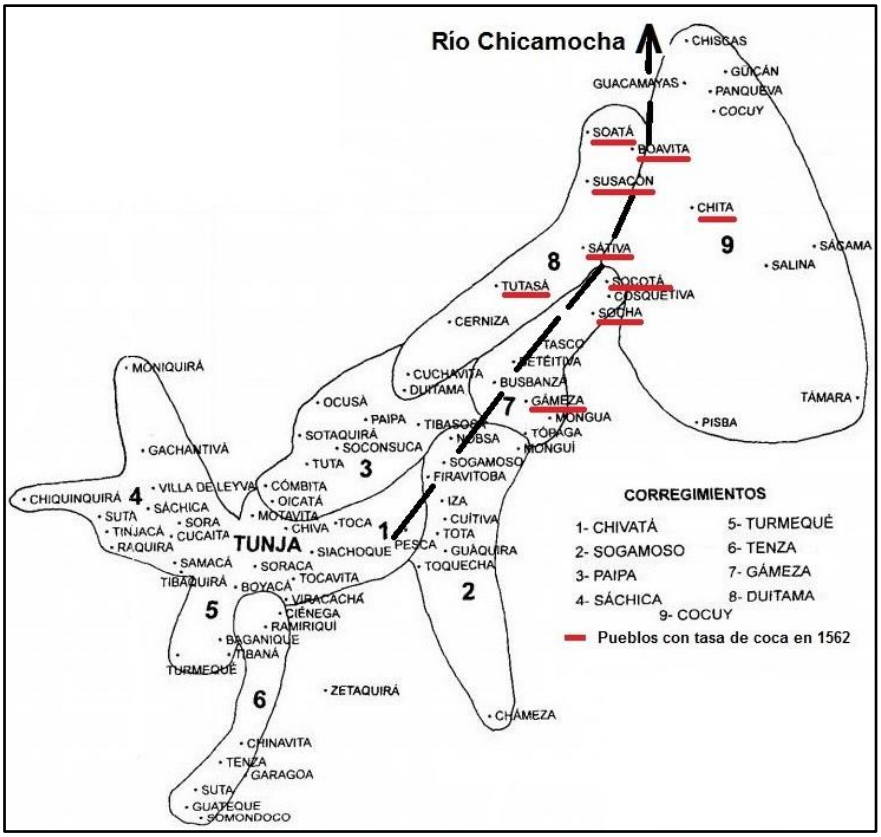


Figura 4.81. Corregimientos y pueblos de indios de la provincia de Tunja, siglos XVI a XVIII

Hacia 1556, la antigua provincia de Tunja (Figura 4.81)[319] fue repartida en encomiendas. Abonaban sus tasas en mantas, sal, pescado, coca y muchos otros productos. Las mantas

[314] Carga de coca: Peso de coca que un indio podía llevar a hombros trasladándola de un sitio a otro.
[315] ARES, B. (Ed.) *Tomás López Medel. Visita de la gobernación de Popayán. Libro de tributos (1558-1559)*. Madrid. 1989. Pág. 33.
[316] PADILLA, S. "Tasaciones de encomiendas de Popayán en el siglo XVI". En *PADILLA, S.; LÓPEZ, M.L.; GONZÁLEZ, A.L. La encomienda en Popayán.* Sevilla. 1977. Págs. 76-77, 83.
[317] (1) HENMAN, A. *Mama coca.* La Paz. 1992. Págs. 94-95; (2) ROMOLI, K. "El suroeste del Cauca y sus indios al tiempo de la conquista española". *Revista Colombiana de Antropología*. Vol. 11. 1962. Págs. 261, 283-284. .
[318] ANÓNIMO. "Relación de Popayán …". Pág. 65.
[319] COLMENARES, G. *La provincia de Tunja en el Nuevo Reino de Granada. Ensayo de historia social (1539-1800*). Bogotá. 1997. Pág. XIII. Modificada.

constituyeron el principal rubro pagado por los indígenas; la coca lo fue en mucha menor proporción pese a lo cual su cultivo y comercio tuvo gran importancia en la región[320]. Debido a las características climatológicas de la provincia, la producción de hayo estaba muy localizada, proviniendo de la zona más septentrional, en su mayor parte de los pueblos ubicados en ambas márgenes del río Chicamocha (Chitagoto, Ocavita, Susacón, Soata, Ura y Gameza, Figura 4.82[321]). También se cultivaba, aunque en menores cantidades, en el valle del río Garagoa, al suroeste de la ciudad de Tunja, donde, al menos, los pueblos de Icabuco y Gacha, cerca de Turmequé, disponían de chacras cuyo producto llevaban a vender a la capital provincial[322]. Tunja, además, fue un importante punto de venta de hayo, en el que se pagaba la carga el doble de lo que había costado en el valle del río Chicamocha[323]. El comercio de la hoja se realizaba a través de ciertos pueblos que actuaban de intermediaros entre los mismos indios[324]. En Tunja, y con toda probabilidad en otros lugares, la propia hoja se usaba como moneda de cambio[325].

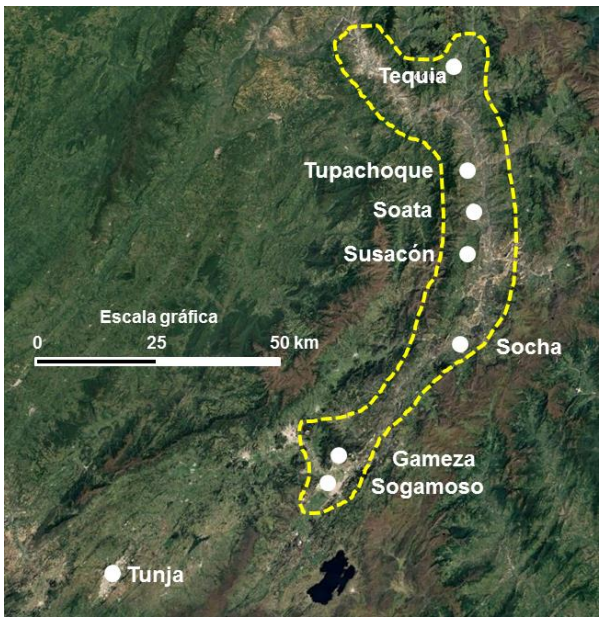


Figura 4.82. Valle cocalero de Chicamocha y sus pueblos

Se ignora si existieron operaciones comerciales de importancia con la hoja en el Cauca y los motivos por los que los encomenderos no convirtieron su cultivo en una fuente de ingresos tan atractiva como lo fue en Perú. Las razones pudieron ser varias, entre ellas una menor población indígena que, además, no tenía la costumbre de trabajar en grupo, a la que se añadían ciertas limitaciones climáticas pues las condiciones ambientales en los Andes septentrionales eran distintas de las imperantes en los yungas de los Andes centrales[326].

En 1582, el valle del Magdalena, concretamente en su cabecera, en Timaná, acogía cultivos de hayo que con miel, conservas, panes de maní y bordones, se enviaba a vender a las minas de oro

[320] ANÓNIMO. "Relación de Popayán …". Págs. 78-79.
[321] Autor sobre base de Google Earth.
[322] COLMENARES, G. *La provincia …* Pág. 9.
[323] LANGEBAEK, C.H. "Dos teorías sobre el poder político entre los muiscas. Un debate a favor del diálogo". En *GAMBOA, J.A. Los muiscas en los siglos XVI y XVII: miradas desde la arqueología, la antropología y la historia.* Bogotá. 2008. Págs. 84, 89.
[324] COLMENARES, G. *La provincia …* Pág. 9.
[325] ANÓNIMO. "Relación de Popayán …". Pág. 73.
[326] HENMAN, A. *Mama coca …* Pág.90.

de Almaguer y a otros lugares. En esta localidad, los jueves se celebraba un mercado cuyo montante sumaba más de 10.000 pesos al año[327]. Los propios habitantes parece que consumían la hoja en abundancia. El distrito de Timaná es el único de la región con evidencia documental de tener plantaciones de coca a una cierta escala, propiedad de españoles, que empleaban mano de obra indígena. Su existencia se debió, probablemente, a la demanda de la intensa minería aurífera que tenía lugar en Almaguer[328]. Pero, sin embargo, el mercado más importante era el de Bogotá.

Figura 4.83. Bogotá. Plaza Mayor (c. 1831)

Figura 4.84. Bogotá. Plaza de San Victorino (1836)

En 1580, más de tres mil indígenas acudían a él con productos como textiles, coca y algodón para ser intercambiados por tejuelos de oro[329]. El mercado se desarrolló simultáneamente en tres plazas que, paulatinamente, se fueron habilitando para ello en distintos puntos de la ciudad: San Francisco (llamada también plaza de las Yerbas), la Plaza Mayor (Figura 4.83[330]) y la de San Victorino (Figura 4.84)[331]. Tras decidirse la construcción de la catedral en 1553, se consideró oportuno potenciar el mercado en su plaza, que adquirió preponderancia a partir de ese momento (mercado de la plaza Mayor)[332].

En la sabana bogotana, Cajicá (ver Figura 4.79) constituyó, tanto en la época prehispánica como en el siglo XVI y primera mitad del XVII, un mercado de cierta importancia en el que se trocaba coca entre comarcas vecinas, ya que era paso obligado para el comercio de la sal y un lugar donde se producían y comerciaban macanas, tejidos, cerámicas, miel, algodón y panela, entre otros.

El documento de la visita realizada a Tunja en 1602 por Luis Henríquez, informa de los principales productos que cultivaban los indígenas de la región del río Chicamocha, que incluía los

[327] ESCOBAR, J. "Relación para los muy poderosos señores del Real Consejo de Indias de Su Majestad, así de la descripción de la tierra que llaman gobernación o provincia de Popayán, como de los indios que hay en ella, como de algunas cosas que convendría hacerse para su buen gobierno, así en lo temporal como en lo espiritual, 1582". En *PATIÑO, V.M. (Ed.) Relaciones geográficas de la Nueva Granada (siglos XVI a XIX). Cespedesia.* Nº 45-46. Suplemento 4.1983. Pág. 295.
[328] HENMAN, A. *Mama coca …* Págs.89-90, 95.
[329] ORTIZ, M. *Abastecimiento alimentario en Santafé colonial*. Trabajo de grado para obtener el título de Historiadora. Pontificia Universidad Javeriana. Bogotá. 2009. Pág. 37.
[330] ORTIZ, M. *Abastecimiento alimentario …* Pág. 100. Modificada.
[331] D'ORBIGNY, A. *Voyage pittoresque dans les deaux Ameriques. Resume general de tous les voyages de Colomb, Las Casas, Oviedo….* Paris. 1836. Pág. 80a.
[332] ORTIZ, M. *Abastecimiento alimentario …* Págs. 98-99.

pueblos de Soatá y Susacón, conocidos por su producción cocalera[333], siendo este valle uno de los principales productores de hoja.

En el Cauca (Figura 4.85)[334], un pleito de 1610 demuestra la existencia de cocales en Timbío, pero las chácaras producción en cada mita entre 10 y 15 arrobas, es decir, de 14 a 21 cestos de las dimensiones de los empleados en el Perú[335]. Esta cantidad resulta despreciable frente a los miles de cestos producidos en cada mita en los cocales del Cuzco o de La Paz. En este año de 1610, sólo en Potosí se consumieron de 20 a 30.000 cestos, lo que proporciona una idea del reducido tamaño del mercado de la coca en Nueva Granada.

En 1628, los indios encomendados en el Alto Magdalena, en la zona del río Soaza, en las proximidades de Timaná, trabajaban para sus encomenderos cultivando coca y otros productos y prestándoles servicios personales que estaban prohibidos por la ley[336].

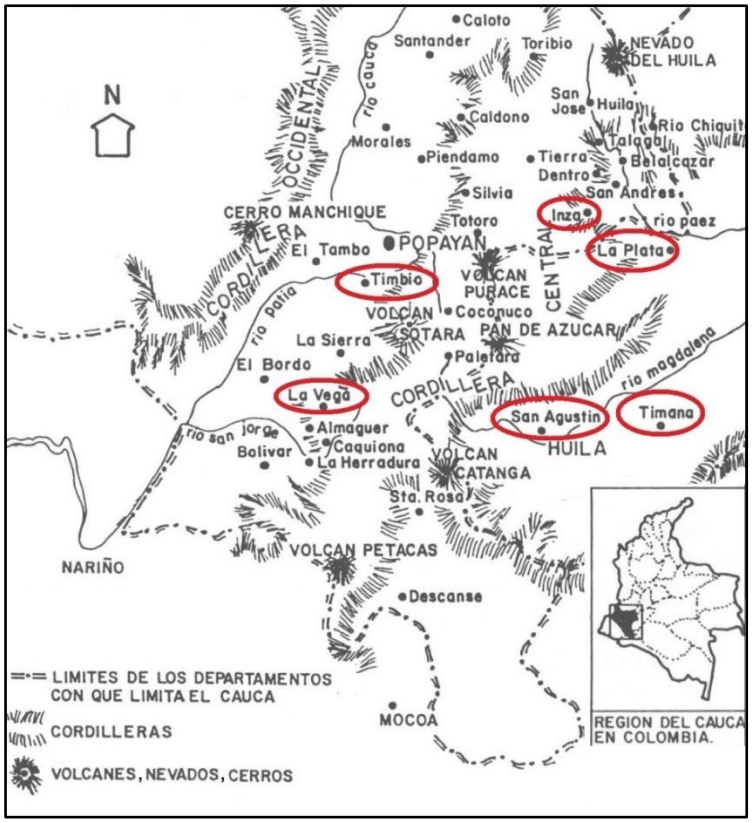


Figura 4.85. Actual departamento del Cauca que incorpora Popayán y su antiguo territorio con indicación de las localidades en las que se cultivaba coca

En la visita y retasa de 1638 a la provincia de Popayán realizada por Antonio Rodríguez, los indios podían pagar en oro, plata, ropa, cabuya, cargas de leña, madera y coca, según la preferencia de cada tributario. En este mismo año, la hoja era también cultivada en la vecindad de Consacá, 40 km al NE de Mallama[337].

En 1648 existían chácaras de coca en la antigua provincia de Guanacas, en el actual municipio de Inzá (ver Figura 4.81). Eran plantaciones familiares que proporcionaban entre una y

[333] PÉREZ, P.F. "El comercio …". Pág. 16.
[334] HENMAN, A. *Mama coca* … Pág. 16. Dibujo de Luis Fernando García. Modificado.
[335] HENMAN, A. *Mama coca* … Pág. 89.
[336] FRIEDE, J. *Los andakí* … Pág. 165.
[337] CALERO, L.F. *Pastos, quillacingas y abades, 1535-1700*. Bogotá. 1991. Pág. 99.

cinco arrobas de hoja en cada una de las tres mitas anuales, parte de las cuales se intercambiaba a comerciantes españoles por otros bienes como herramientas. Este pequeño comercio se vio favorecido por el hecho de que el camino de Bogotá a Popayán pasaba por esas tierras lo que facilitaba la llegada de viajeros y rescatadores[338].

En 1688 se cultivaba coca en Timaná, y se vendía en el mercado semanal[339]. Años después, en 1748, Antonio de Ulloa reseñaba la producción de coca en dicho pueblo[340], lo que muestra que continuaba una actividad cocalera que databa de la época prehispánica y que estaba documentada desde 1583, siendo, posiblemente, la localidad en la que se mantuvo su cultivo durante más tiempo.

Casi dos décadas después, en 1766, Alcedo informaba de que la provincia de Popayán era rica en coca, refiriéndose posiblemente a la zona de Timaná, añadiendo que era muy apreciada por los que trabajaban en las minas[341]. En 1785, Timaná seguía produciendo hoja, que también se cultivaba en otras localidades vecinas, como Soaza[342].

No hay datos de los siglos XVI y XVII sobre su consumo por los guajiros, pero en el XVIII la empleaban y trocaban por las perlas que obtenían en el río Hacha[343].

Cuando en el siglo XVIII decayó la actividad minera en Almaguer, el comercio local de la coca debió resentirse en proporción, perdiendo interés para los españoles. De esta forma, este negocio regresó a producciones aún menores aunque, pese a la disminución del consumo minero, se seguía enviando a Popayán y a otros mercados más distantes[344].

A mediados del siglo XVIII los arahuacos cultivaban hayo y lo consumían, junto con polvo de conchas marinas, costumbre que todavía perduraba a mediados del siglo XIX. Se sabe que también había cocales activos en 1781 en Santa Marta y Soatá (Tunja)[345]. Por su parte, Antonio Julián, citaba en 1787 la existencia de cultivos de coca en los pueblos guajiros de El Molino y Villanueva del valle del Cesar, en la ladera occidental de la Sierra de Maracaibo[346], informando de que los guajiros de Santa Marta eran los únicos nativos del Nuevo Reino que la consumían, además de los de las provincias de Popayán, Chocó y Pasto. Aseguraba que hacía años que había cesado el cultivo y uso de la hoja, salvo en estas cuatro zonas. Indicaba también que, antiguamente, se cultivaba coca en el interior novogranatense y se hacía gran uso de sus hojas. Las regiones más fértiles y abundantes en ella eran la de Duitama, singularmente la conocida villa de Soatá (Tunja), y la habitada por los indios

[338] HENMAN, A. *Mama coca* … Págs. 88-89.
[339] FERNÁNDEZ PIEDRAHITA (1688) *Historia General de las conquistas del Nuevo Reino de Granada*. Amberes. 1688. Pág. 113.
[340] ULLOA, A. *Viaje a la América meridional*. Tomo A. Madrid. 1990. Págs. 438-439.
[341] ALCEDO, D. "Plano geográfico e hidrográfico del distrito de la Real Audiencia de Quito y descripciones de las provincias, gobiernos y corregimientos que se comprenden en su jurisdicción y las ciudades y villas, asientos y pueblos que ocupan sus territorios, 1766". En *PONCE, P. (Ed.) Relaciones histórico-geográficas de la Audiencia de Quito (siglo XVI-XIX)*. Consejo Superior de Investigaciones Científicas. Madrid. 1992. Pág. 419.
[342] PATIÑO, V.M. *Plantas cultivadas* …Tomo III. Pág. 209.
[343] PATIÑO, V.M. *Plantas cultivadas* … Tomo III. Pág. 204.
[344] HENMAN, A. *Mama coca* … Pág.95.
[345] FINESTRAD, J. *El vasallo instruido en el estado del Nuevo Reino de Granada y en sus respectivas obligaciones*, 1789. Bogotá. 2001. Pág. 113.
[346] JULIÁN, A. *La perla de la América: provincia de Santa Marta. 1787.* Biblioteca Virtual Banco de la República. Págs. 26-27. http://babel.banrepcultural.org/cdm/ref/collection/p17054coll10/id/2584. Consultada el 1 de febrero de 2019.

sutagaos, territorio que desde Tunjuelo y Usme se extendía por las orillas y cercanías del río Fusagasugá, hasta el río Magdalena[347].

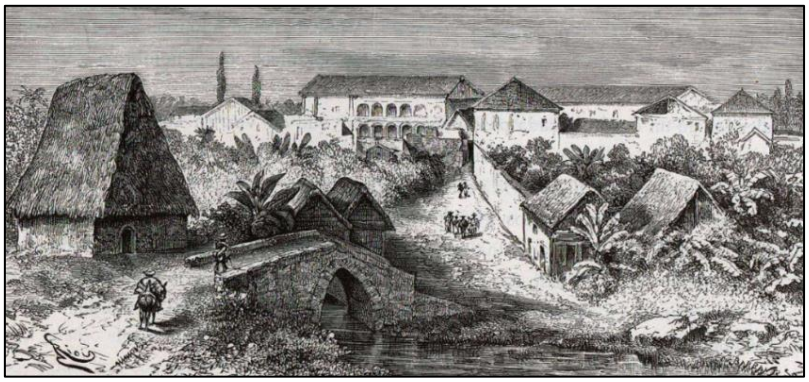


Figura 4.86. Entrada a Popayán (1884)

Por aquellos años, fray Diego García colaboró intensamente con la Expedición Botánica del Nuevo Reino de 1784-1786, estudiando la coca. En sus escritos informó de que la hoja era muy usada en la provincia de Popayán (Figura 4.86)[348], concretamente, en Neiva, Timaná, y La Plata (Figura 4.87[349]), donde todos los nativos la sembraban y cuidaban con esmero. Decía el fraile que era consumida en estos lugares no solo por los indios, sino también por los mestizos, mulatos, negros, y muchos de los blancos, matizando que éstos *son de aquellos pobretones de los campos*[350].

Figura 4.87. Lugares donde fray Diego García citaba la presencia de coca en Huila, en aquel entonces en la provincia de Popayán

En 1792 la producción de hayo en el entorno de Bogotá debió ser inexistente o mínima ya que no se encuentra en la larga lista de efectos con los que se comerciaban en la ciudad producidos por los hacendados y terratenientes de las regiones aledañas a la capital. Tampoco consta que se recibiera de las provincias más alejadas de Bogotá[351]. Sin embargo, en este mismo año, la coca se consumía abundantemente en la gobernación de Popayán, donde era considerada *admirable para fortificar el estómago* y se aseguraba que *comunica una especie de vigor singular*[352].

Poco después, la expedición marítima de Fidalgo (1793 -1 808), que permaneció

[347] JULIÁN, A. *La perla …* Págs. 27-28

[348] ANDRE, M. "América equinoccial". En *MONTANÉ Y SIMÓN (Eds). América pintoresca*. Barcelona. 1884. Pág. 725.

[349] MANTILLA, L.C.; DÍAZ-PIEDRAHITA, S. *Fray Diego García: su vida y su obra científica en la Expedición Botánica*. Bogotá. 1992. Pág. 6. Modificada.

[350] MANTILLA, L.C.; DÍAZ-PIEDRAHITA, S. *Fray Diego García* … Pág. 103.

[351] OJEDA, R. "Abastecimiento de Santafé antes de la independencia. A propósito de la tienda de Llorente". *Tabula Rasa*. Nº 8. 2008. Págs. 153-154.

[352] VARGAS, P.F. *Pensamientos políticos y memoria sobre la población del Nuevo Reino de Granada*. Bogotá. 1944. Pág. 49.

varias semanas en Bahía Honda, comprobó que los guajiros consumían mucho hayo[353].

En 1794, José Hipólito Unanue, posiblemente tomando la información de Antonio Julián de 1787, decía que se obtenía coca en Timaná y en la provincia de Santa Marta, desconociendo si se obtenía en otras partes[354].

En el Nuevo Reino la costumbre del acullico se fue perdiendo durante el período virreinal; a finales del siglo XVIII eran escasos los lugares en donde se practicaba, casi desapareciendo en tiempos republicanos[355]. En 1808, pocos años antes de la independencia, en la descripción de Cali se hacía mención a los abundantes frutos que producían sus fértiles campos, existiendo, además, *coca sin particular uso ni consumo*[356]. Este comentario es interesante ya que muestra la situación marginal de la hoja en la sociedad del momento. En dicho año, la población indígena de la fosa central del valle del Cauca había casi desaparecido y el coqueo era desconocido[357].

A la vista de lo comentado en este capítulo se evidencia la persistencia del cultivo, consumo y distribución de la hoja de coca en diversas partes del Nuevo Reino. Este trasiego exigió la existencia de una amplia trama de caminos que, a escala regional, fue empleada durante siglos con mayor o menor intensidad, la mayor parte de las veces, en el sector central y más elevado del territorio. Es ahí donde el trajín de la coca tuvo su máxima expresión. Cabe señalar que en el Nuevo Reino no se conocen, o no se han identificado, las dos fases del transporte que se aprecia en los cocales peruanos pues parece que la hoja que salía de las zonas de cultivo se llevaba por medio de pequeñas redes comerciales a las localidades de venta y distribución, obviando la permanencia en los almacenes serranos alejados de los cocales. Esta significativa diferencia sin duda obedece a las distintas condiciones climáticas y orográficas entre las dos regiones, a la mucha mayor cuantía de la producción y consumo de las hojas en Perú debido a existencia de grandes centros consumidores mineros y a los tipos raciales imperantes y a las distancias de transporte. Pese a que la importancia de las rutas y la intensidad del transporte son comparables a duras penas entre ambas regiones, lo cierto es que el trajín de la hoja de coca supuso, indudablemente, el uso y potenciación de una red de caminos en el Nuevo Reino.

4.10.3. La distribución de la sal

Durante el siglo XVI, el comercio de la sal en el interior del Nuevo Reino de Granada configuró un espacio económico integrado por las provincias de Bogotá, Pamplona y Tunja. La sal, producida en la primera y consumida en las tres, favoreció la creación de una red de transporte en la que Tunja se erigió como eje articulador de las relaciones comerciales entre las citadas provincias. Esta red regional facilitó tanto la circulación de productos de distintos pisos térmicos, como la integración de un amplio territorio virreinal, y la hoja de coca fue uno de los elementos implicados. La posición de la provincia de Tunja entre las de Bogotá, Pamplona y los Llanos de San Juan (Figura 4.88)[358] la convirtió en lugar de paso y conexión de redes comerciales, de modo que pronto se organizaron en ella almacenes y mercados de distribución tanto de los artículos importados de España como de los de la tierra, todos los cuales permitieron atender las

[353] PATIÑO, V.M. *Plantas cultivadas …* Tomo III. Pág. 204.
[354] UNANUE, J.H. *Disertación …* Pág. 12.
[355] PATIÑO, V.M. *Plantas cultivadas* …Tomo III. Pág. 208.
[356] VERGARA, L. "Cali". En *VV.AA. Estado de Cali y sus partidos*. En *PATIÑO, V.M. (Ed.) Relaciones geográficas de la Nueva Granada (siglos XVI a XIX). Cespedesia.* Nº 45-46. Suplemento 4. 1983. Pág. 541.
[357] PATIÑO, V.M. *Plantas cultivadas* …Tomo III. Pág. 210.
[358] ANDRE, M.E. "América Equinoccial"… Pág. 544.

necesidades básicas de la población y, de esta forma, beneficiarse de las producciones locales como sal, coca, algodón, mantas y otros recursos[359].

Figura 4.88. Villavicencio y Los Llanos (1884)

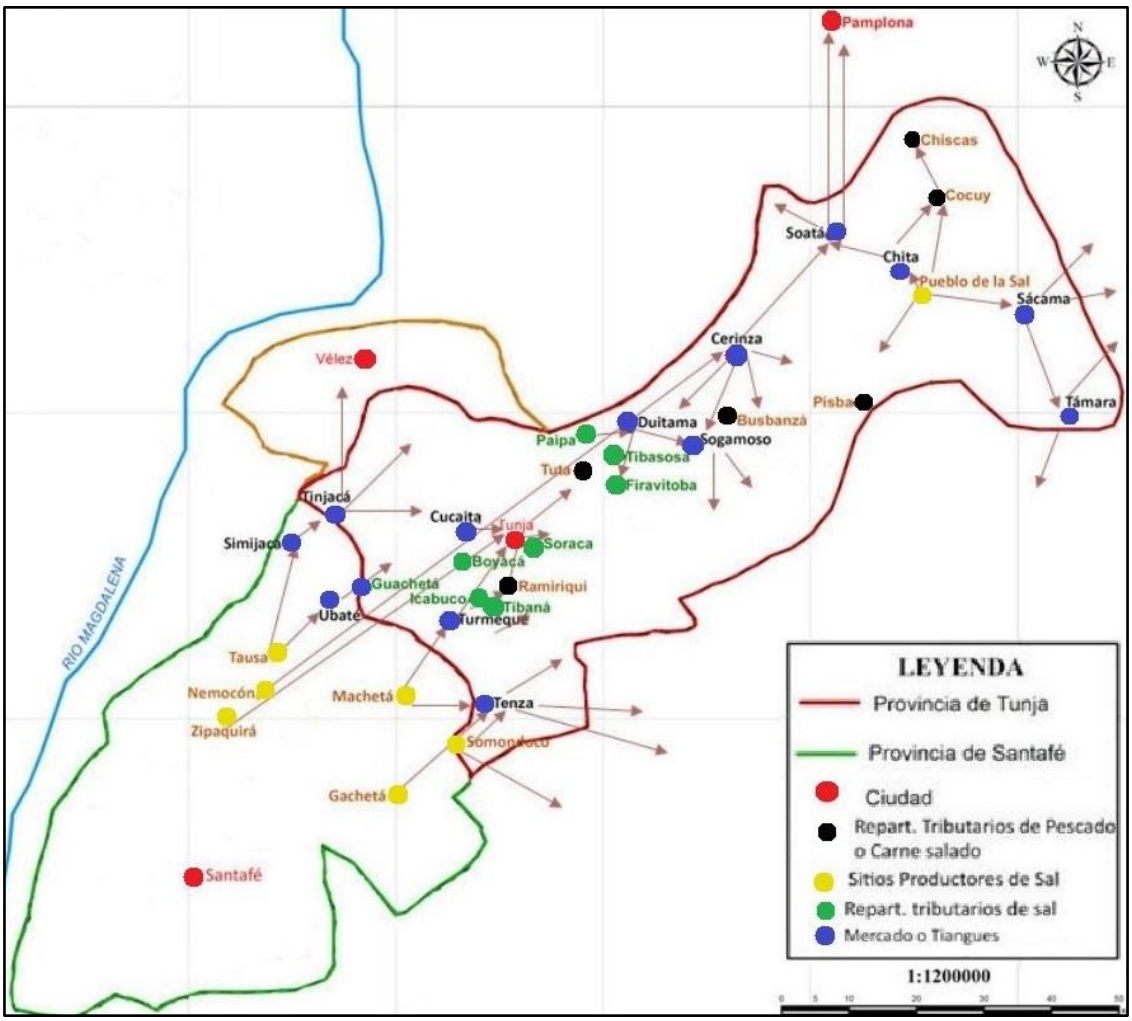


Figura 4.89. Redes comerciales relacionadas con la sal

[359] ACUÑA; B. "Rutas de circulación e intercambio de sal en la provincia de Tunja, segunda mitad del siglo XVI". *Historia y Memoria*. Nº 16. 2018. Págs. 319-320.

En este tráfico, los indígenas de algunos repartimientos de Tunja se dedicaron al intercambio de sal por productos locales; uno de ellos, muy destacado, fue el de Cerinza. En 1602 acudían a Nemocón, cerca de Bogotá (Figura 4.89)[360], para trocar sus productos por sal que trasladaban de regreso a dicho pueblo. Con ella abastecían, en primer lugar, las necesidades del mercado local al que seguramente confluían indígenas de distintos cacicazgos de las vecinas zonas de Tundama y Suamox. Además, llevaban el excedente al valle de Chicamocha y otras partes, en donde la rescataban por algodón y coca. En concreto, los mercaderes se desplazaban desde Cerinza por las laderas occidentales de la Cordillera Oriental, seguramente por Soatá y Ocavita, donde a cambio de sal podían conseguir la hoja que se cultivaba allí. Posteriormente, más al norte, descendían al valle del río Chicamocha donde obtenían algodón que provenía de los indios chitareros que ocupaban los actuales territorios de Santander, llegando finalmente, a la zona minera aurífera de Pamplona donde intercambiaban sal por oro de 20 a 22 quilates que se producía en ella[361].

Los nativos de Cerinza mantuvieron su especialización al menos hasta finales del siglo XVI, momento en que acudían a los mercados de Duitama y Sogamoso con productos que escaseaban en esta zona, como la sal de Nemocón, la coca y el oro, rescatados en su tránsito por el valle de Chicamocha, lo que les permitía realizar otras transacciones económicas, para obtener tanto los productos de consumo, como los que debían tributar a los encomenderos[362].

Figura 4.90. Vendedora de sal en Sogamoso (1871)[363]

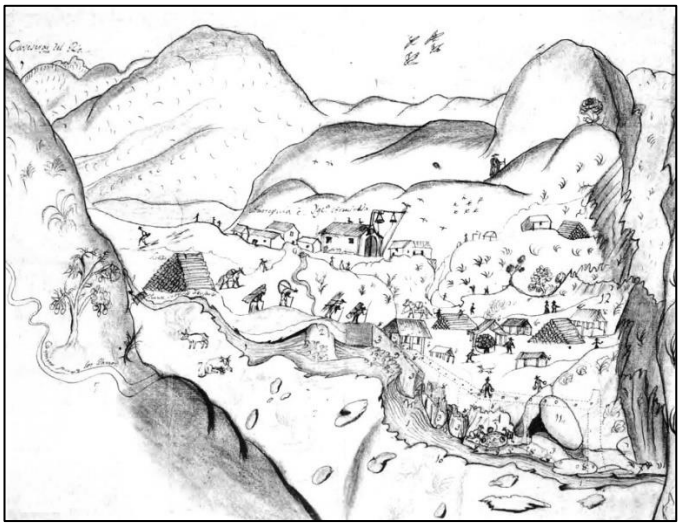


Figura 4.91. Detalle de las Salinas de Chita y del camino a los Llanos orientales (1806)

Parte de la sal que quedaba en la provincia de Tunja abastecía también el mercado indígena de Chita (Figura 4.91[364], en las tierras situadas a la derecha del río Chicamocha, en donde confluían indígenas lache de la Sierra Nevada del Cocuy y muiscas del noroccidente del territorio, que llevaban para su intercambio artículos de diversos pisos térmicos, como la coca que provenía del Chicamocha, o el maíz, los fríjoles, las turmas, etc., que se cultivaban en tierra fría. En este

[360] ACUÑA; B. “Rutas de circulación …”. Pág. 328. Modificada.
[361] ACUÑA; B. “Rutas de circulación …”. Pág. 327.
[362] ACUÑA; B. “Rutas de circulación …”. Págs. 328-329.
[363] GUTIÉRREZ DE ALBA, J.M. *Vendedora de sal en Sogamoso*. 1871. https://babel.banrepcultural.org/digital/collection/p17054coll16/id/122. Consultada el 8 de diciembre de 2024.
[364] Archivo General de la Nación. Mapoteca 4. Mapa 130 A. LANGEBAEK, C.H. “Caminos del piedemonte oriental”. En *USECHE, M. (Ed.) Caminos reales de Colombia.* Santafé de Bogotá. 1995. Pág. 79. Modificada.

contexto, el mercado de Chita debió convertirse en un espacio de circulación de diversos productos, pero también de contacto e integración de grupos indígenas diversos que acudían allí para abastecerse de sal y otros bienes necesarios para su subsistencia y para pagar las tasas a sus encomenderos[365].

4.10.4. Los caminos neogranadinos

4.10.4.1. *Aspectos generales*

El Nuevo Reino de Granada estaba enclavado entre dos grandes áreas de civilización indígena: los imperios maya y azteca por el norte y los incas por el sur; es la denominada Área Intermedia formada por América Central, Colombia y partes de Venezuela y Ecuador. En ella nunca surgieron grandes imperios; tampoco hubo extensas ciudades ni palacios ni fortalezas ni templos monumentales. Allí sólo existieron cacicazgos, posibles estados incipientes, esparcidos en las vertientes de las cordilleras o en las cálidas llanuras costeras. De sus asentamientos y de la actividad humana desarrollada en ellos, raras veces han perdurado ruinas o grandes monumentos; generalmente tan sólo los dispersos vestigios de un modo de vida simple como la que llevaban los habitantes de las zonas selváticas o serranas, es decir, la vida de pescadores y aldeanos[366].

Aun cuando la evidencia documental y arqueológica muestra una amplia circulación de productos, se suele considerar que en esta región aislada y periférica, los indígenas no desarrollaron un complejo vial importante, por lo cual se ha difundido que los españoles construyeron los caminos reales hoy existentes, manteniendo una primitiva red vial sólo apta para la circulación pedestre de personas, raramente de animales y mucho menos, de carretas. Manteniéndose en casi permanente mal estado debido al clima, al escarpado relieve y, sobre todo, a la falta de labores de conservación, las quejas sobre sus deficiencias son constantes en los escritos virreinales. En realidad, el uso de caballos y mulas estuvo muy limitado por las necesidades y características físicas de los equinos; en cuanto a las carretas, la abrupta topografía que rodeaba las principales ciudades y las características mismas de los caminos apenas permitían usarlas en las plazas de los pueblos o, en todo caso, en los tramos cortos y más llanos de las vías principales. Por ello, el empleo de los indígenas como elemento de carga fue una constante y no decayó en ningún momento, antes al contrario, se consideró una práctica del todo ajustada a las costumbres y necesidades de la época[367].

Otra de las razones que limitó la extensión del comercio en Nueva Granada, que no era tan activo ni tenía la proyección del de otras zonas del virreinato, fue la riqueza y variedad de alimentos y recursos con los que contaba. Al respecto, Safford opinaba que la combinación de terreno montañoso y clima tropical obstaculizó las relaciones comerciales de diversas maneras. Considerando que en el Nuevo Reino tropical las temperaturas variaban con la altitud y no con las estaciones, las tres cadenas montañosas que recorrían el país ocasionaban grandes diferencias climáticas en distancias muy cortas y, por tanto, la implantación de diversos ecosistemas en los que se obtenían alimentos de pisos ecológicos muy variados. Así, las llanuras de las montañas al norte de Bogotá producían trigo, papas, hortalizas, lino y lana; a un nivel inferior, a pocos kilómetros de distancia, se cultivaban maíz, coca, caña de azúcar, plátanos y otros frutos tropicales y subtropicales, y a unos 100 km de la capital se obtenían arroz y cacao. Esta privilegiada situación

[365] ACUÑA; B. "Rutas de circulación …". Pág. 332.
[366] REICHEL-DOLMATOFF, G. *Arqueología de Colombia. Un texto introductorio.* Bogotá. 2016. Págs. 29-30.
[367] BOTERO, S. "Elementos para leer un palimpsesto: indígenas, caminos, piedras, mulas y caballos en Colombia". *Boletín de Antropología Universidad de Antioquia.* Vol. 20. Nº 37. Págs. 267-270, 273.

hacía posible una autarquía alimentaria en la que muchas localidades no tenían que salir a la región inmediata en busca de víveres básicos, aunque tampoco estaban en disposición de vender sus productos fuera de ella, imponiéndose una subsistencia local que estaba muy lejos de ser dinámica[368]. Sin embargo, como bien dice Zamira Díaz, aunque la diversidad topográfica implicó que la población pudiera disponer de una gran variedad de recursos alimenticios, supuso importantes dificultades para los intercambios, especialmente en las zonas de montaña, cuya fragosidad impedía la comunicación entre las provincias y las transacciones comerciales[369].

Se sabe que los muiscas comerciaban con el sur del país; también se conocen algunas referencias mercantiles aisladas de los nativos de Sierra Nevada de Santa Marta, valles del Cauca y del Magdalena y los Llanos Orientales. En el sur del Nuevo Reino, los pastos tenían mercados regulares y eran especialistas en el intercambio a media y larga distancia. En el Ecuador, los mindalaes actuaban como pequeños buhoneros encargados de transportar y suministrar artículos de zonas cálidas a los pueblos y villas de la sierra, entre ellos la hoja de coca. Se conoce su presencia al menos desde 1559, fecha en la que montaban sus puestos de venta en el mercado (tiánguez) de la plaza de San Francisco de Quito. Aunque se desconoce la extensión de sus redes de intercambio, es una certeza que, en lo que fue su territorio de actuación, no hay evidencia arqueológica de bienes obtenidos desde grandes distancias, más allá del litoral pacífico y el piedemonte amazónico[370].

De acuerdo con lo anterior, puede decirse que imperó el comercio local de la mayor parte de los productos de consumo de las comunidades, y los intercambios a larga distancia se restringieron a unos pocos artículos de alto valor. Los españoles pretendieron estimularlo ya que era susceptible de ser controlado, fiscalizado y tasado con el fin de contribuir a las finanzas del Estado, y así lo manifestaron en numerosos documentos de la época borbónica, pero para conseguirlo era preciso establecer una red de caminos que pudiera garantizar la fluidez necesaria para ello[371].

Una vez creada esta red, Ramón Serrera opina que constituía un entramado complejo cuyo eje principal y más importante formaba parte del gran camino real que recorría el país de Sur a Norte conectando Lima con Venezuela después de atravesar los Andes ecuatorianos[372]. Construir esa red no fue sencillo pues las dificultades logísticas para acceder al interior del Nuevo Reino fueron enormes; fundamentalmente se debieron a la disposición orográfica del territorio y a su latitud, que ocasionó un país de relieve muy intenso y variado en el que los ríos necesariamente se convirtieron en vías de penetración imprescindibles. Por otra parte, las tierras bajas eran húmedas, calurosas y, por tanto, sumamente insanas, por lo que la búsqueda de espacios más salubres condujo a lugares elevados en donde pudieran fundarse asentamientos con más probabilidades de supervivencia. Ineludiblemente, esa opción, aparte de las puramente materiales, dirigió a los españoles hacia terrenos cordilleranos que eran, precisamente, los ya colonizados por las etnias locales con cuyos bienes y tesoros, además, esperaban enriquecerse. Por tanto, esta posibilidad era inevitablemente la única y más deseada.

---

[368] SAFFORD, F. *El ideal de lo práctico. El desafío de formar una élite técnica y empresarial en Colombia.* Bogotá. 1989. Pág. 45.
[369] DÍAZ, Z. "Creación de dos repúblicas: de españoles y de indios". En *BARONA, G.; GNECCO, C. Historia, Geografía y Cultura del Cauca, territorios posibles.* Tomo 2. Popayán. 2001. Págs.126-127.
[370] LANGEBAEK, C.H. "Los caminos aborígenes". En *USECHE, M. (Ed.) Caminos reales …* Págs. 41-42.
[371] BOTERO, S. "Elementos para leer …". Págs. 282-283.
[372] SERRERA, R. M. *Tráfico terrestre …*Pág. 104.

De hecho, la colonización española de la región selvática del Amazonas tuvo que esperar hasta bien entrado el siglo XVIII, cuando frailes capuchinos y de otras comunidades religiosas iniciaron el proceso de evangelización de los indígenas asentados en el valle de Sibundoy y en el Alto Putumayo y Caquetá[373].

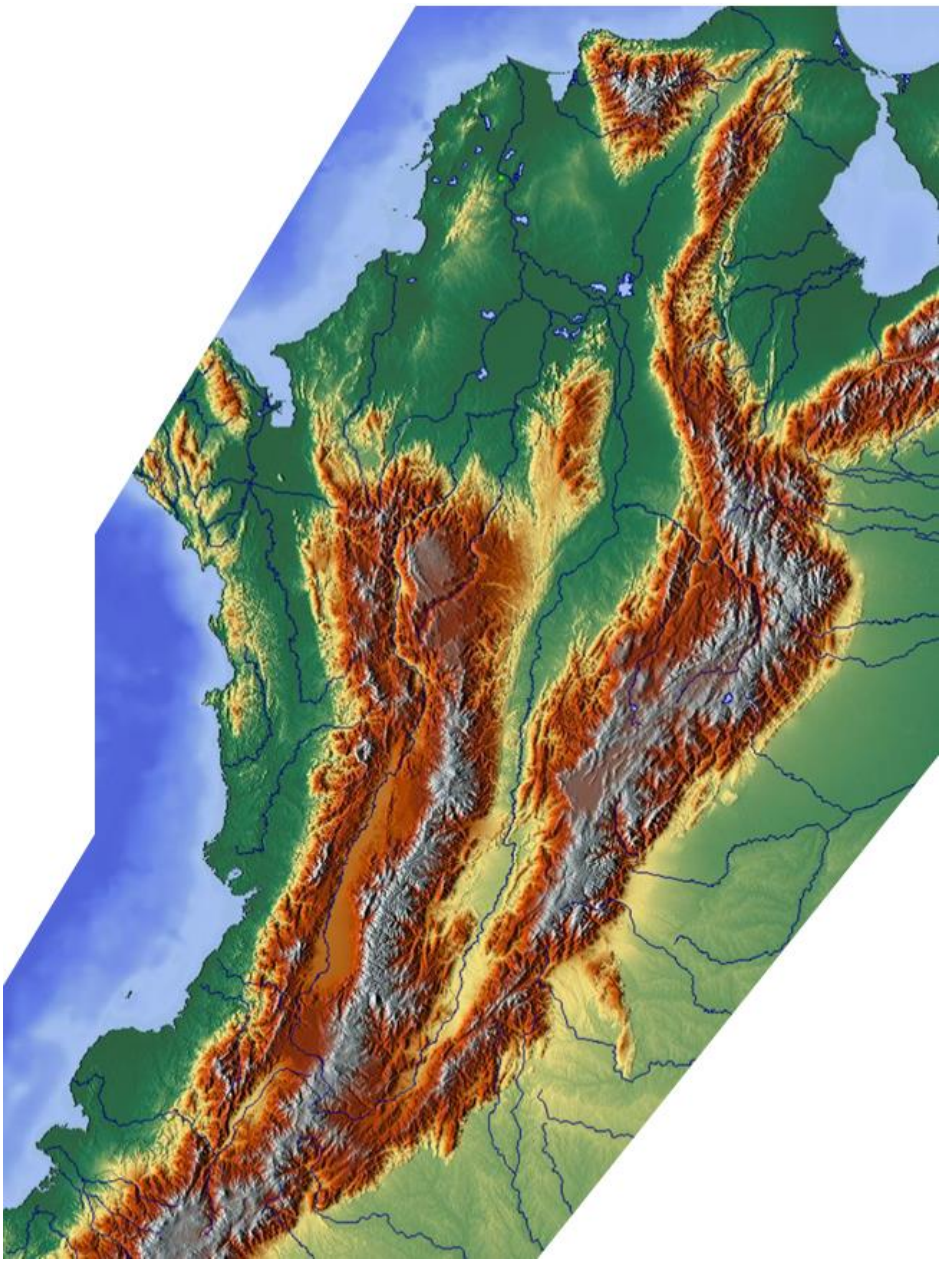


Figura 4.92. Relieve del Nuevo Reino de Granada

La Figura 4.92[374] muestra un mapa físico con indicación del relieve del Nuevo Reino en el que se evidencian las vías de entrada a las que tuvieron que recurrir los conquistadores, especialmente el río Magdalena y, en menor medida, el Cauca y otros. La figura también incluye las lagunas ubicadas en las grandes llanuras del norte atlántico, en las inmediaciones o en relación directa con los cursos bajos de los citados cauces fluviales, muy insanas e incapaces de sustentar

[373] URIBE, M.V. "Caminos de los Andes del Sur". En *USECHE, M. (Ed.) Caminos reales …* Pág. 66.
[374] https://maps-for-free.com/. Consultada el 5 de diciembre de 2024. Modificada.

poblaciones de importancia, excepto en la costa, donde las malas condiciones climáticas estaban mitigadas por la influencia marina. Allí sí se fundaron ciudades relevantes que han perdurado hasta hoy día, como Cartagena de Indias o Barranquilla; las restantes hay que buscarlas en las alturas andinas.

Se desconoce la descripción de la práctica totalidad de los caminos del Nuevo Reino ya que ni los cronistas de la etapa española ni los exploradores naturalistas de épocas posteriores detallaron los lugares por donde discurrían y sus características, con una única excepción, el de Bogotá a Honda. ¿Cuáles fueron las razones? Velandia opina que estas personas quizás no entendieron su importancia histórica, porque la circulación por ellos fue, con frecuencia, agotadora, penosa, peligrosa y hasta odiosa, ya que discurrían en su mayor parte por las montañas selváticas, hondonadas surcadas de ríos torrentosos o por el costado de altas peñas que se hundían en profundos abismos; eran caminos de piedra, cascajo y barro que hacían sangrar la planta de los pies de los indios, del doctrinero, del peón y del colono y hasta los cascos y canillas de las cabalgaduras[375].

Durante los siglos XVI al XVIII, los cabildos tuvieron la obligación de velar por el buen estado de los caminos, aportando las herramientas y la mano de obra necesarias para repararlos, además de los materiales requeridos para ello. Sin embargo, no siempre fueron capaces de hacerlo debido a la falta de liquidez de las finanzas municipales. En estos casos, se recurría a imponer una tasa temporal que costeara la reparación. Si tampoco era suficiente, se recurría a los vecinos que tenían haciendas a la vera del camino para que pusieran a disposición sus peones y algunas herramientas necesarias para su acondicionamiento[376].

Los documentos virreinales que mencionan la existencia de caminos indígenas prehispánicos en la actual Colombia son numerosos. Sin embargo, Carl Henrik Langebaek opina que muchos de ellos tenían un carácter más ceremonial que práctico, y los que no se pueden clasificar como tales, generalmente unían áreas culturales relativamente cercanas, con fines de intercambio local o para el control autónomo de sistemas ecológicos muy próximos, pero no comunicaban regiones apartadas ni servían para redes de intercambio a larga distancia.

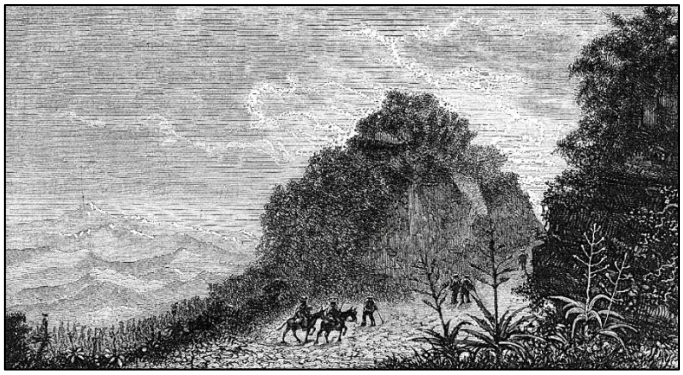


Figura 4.93. Boquerón (cuesta) de Chipaque en las afueras de Bogotá (1884)

Por ello, en los primeros años de la conquista y durante el virreinato hubo una enorme dificultad para comunicar las diversas regiones del país, prácticamente aisladas entre sí, lo que

[375] VELANDIA, R. "Todos los caminos conducen a Santafé". En *USECHE, M. (Ed.) Caminos reales …* Pág. 137.
[376] BONNETT, D. "El camellón de la Sabana. De camino al río Grande de la Magdalena". En *BAUTISTA, A.F.; ACUÑA, B.O.; MORA, K.G. (Coord.) Los caminos antiguos del altiplano cundiboyacense.* Tunja. 2021. Págs. 120-121.

denunciado con frecuencia por los funcionarios españoles; de hecho, a lo largo del siglo XVI fue notoria la falta de caminos en la región occidental, siendo muy difícil la comunicación entre la costa y el altiplano cundiboyacense; incluso en los alrededores de Bogotá, los caminos eran malos para la circulación de caballos[377] (Figura 4.93)[378].

4.10.4.2. *Los caminos iniciales. Situación al final de la época virreinal*

Hacia 1540, Pedro Cieza de León escribía sobre la entrada que se hizo para llevar las mercancías y los viajeros por el camino del Dagua que comunicaba el puerto del Pacífico con Cali (Figura 4.94)[379]; esta ruta fue famosa porque era obligada para dar vida a esa región del sur. Comentaba Cieza algo que sería una constante durante el periodo virreinal: el transporte de bienes a hombros de los nativos y la práctica imposibilidad de que mulas y caballos transitasen por aquellos caminos. Decía el cronista:

Figura 4.94. Entrada a Cali (1892)

Para llevar a la ciudad de Cali las mercancías que en este puerto se descargan, de que se provee toda la gobernación, hay un solo remedio con los indios de estas montañas, los cuales tienen por su ordinario trabajo llevarlas a cuestas, que de otra manera era imposible poderse llevar. Porque, si quisiesen hacer camino para recuas, sería tan dificultoso que creo no se podría andar con bestias cargadas, por la grande aspereza de las sierras; y aunque hay por el río Dagua otro camino por donde entran los ganados y caballos, van con mucho peligro y muérense muchos; y allegan tales que en muchos días no son de provecho. Llegado algún navío, los señores de estos indios envían luego al puerto la cantidad que cada uno puede, conforme a la posibilidad del pueblo, y por caminos y cuestas que suben los hombres abajados y por bejucos y por tales partes que temen ser despeñados suben ellos con cargas y fardos de a tres arrobas y a más, y algunos en unas silletas de cortezas de árboles llevan a cuestas un hombre o una mujer, aunque sea de gran cuerpo. Y de esta manera caminan con las cargas, sin mostrar cansancio ni demasiado trabajo, y si hubiese alguna paga irían con descanso a sus casas, mas todo lo que ganan y les dan a los tristes, lo llevan los encomenderos aunque, a la verdad, dan poco tributo a los que andan a este trato. Pero, aunque ellos más digan, que van y vienen con buena gana, buen trabajo pasan. Cuando allegan cerca de la ciudad de Cali, que han entrado en los llanos, se despean y van con gran pena. Yo he oído loar mucho los indios de la Nueva España de que llevan grandes cargas, más éstos me han espantado. Y si no hubiere visto y pasado por ellos y por las montañas donde tienen sus pueblos, ni lo creyera ni lo afirmara[380].

[377] LANGEBAEK, C.H. "Los caminos …". Pág. 37.
[378] ANDRE, M.E. "América Equinoccial"… Pág. 533.
[379] KINGSTONE, W.H.G. *In New Granada …* Pág. 177.
[380] CIEZA DE LEÓN, P. *La crónica del Perú.* Madrid. 1984. Págs. 154-155.

Este camino se mantuvo con el mismo sistema de transporte hasta muy avanzada la República en Colombia.

Comentarios similares se repetirían en otros lugares, especialmente en los caminos que atravesaban zonas montañosas, como era el caso de Antioquia:

> *Los caminos que los indios tenían que atravesaban por estas bravas montañas (porque muchas partes de ellas hay poblado) eran tan malos y dificultosos, que los caballos no podían ni podrán andar por ellos*[381].

Unos años después, en 1576, Juan López de Velasco reconocía la importancia del rio Magdalena en el esquema de comunicaciones del Nuevo Reino, y que los caminos terrestres eran muy malos y poco aptos para las mulas, aunque pensaba, un tanto ilusoriamente, que podrían construirse:

> *En lo general de esta provincia hay que describir el río grande de la Magdalena, por el cual se entra y camina a todas las provincias de este reino en canoas, en que se llevan todas las mercaderías y otras cosas que se contratan* […]. *Los caminos de este reino, por la mayor parte, son muy malos de cuestas y ríos, y malos pasos de quebradas y pantanos, y así por muchos de ellos no pueden andar recuas, aunque por los caminos reales, de unos pueblos a otros comúnmente andan; pero de los repartimientos a los pueblos, por la mayor parte, cargan los indios, por no haber caminos abiertos para arrias, lo cual se podría remediar con mandarlos abrir*[382].

Como era de esperar, los caminos reales abiertos o usados por los españoles, muchas veces aprovecharon las antiguas rutas establecidas por las culturas indígenas, a lo largo de su proceso histórico[383]. En este sentido, se asimilaron los senderos de los chibchas, en cuyo territorio se levantó la capital del Nuevo Reino, pero también las trochas abiertas por los quimbayas, los sinúes, los tironas o los ponches, mediante las cuales podían realizar sus intercambios de sal, oro, ovillos de algodón, tejidos, coca, etc., siempre llevados a hombros de los propios indios[384]. Sin embargo, con caminos terrestres tan inapropiados para el paso de caballos, no podía desecharse que las expediciones de conquista, compuestas por numerosos integrantes y ganados, utilizaran los cursos fluviales, y así lo hicieron.

Una vez conquistada la zona costera atlántica y fundados en ella los primeros asentamientos, y designado Pedro Fernández de Lugo gobernador de la provincia de Santa Marta, organizó una expedición al mando de Jiménez de Quesada, su teniente general, con objeto de descubrir y conquistar las tierras de la cabecera del río Magdalena. A tal fin, en abril de 1536, se puso en marcha un nutrido grupo de expedicionarios[385] que, a su vez, se dividió en dos grupos; uno partió de Santa Marta, por una vía terrestre; simultáneamente; otro usó el río, convergiendo ambos en un punto, Tamalameque, lugar en donde se fundó el primer pueblo[386].

Desde aquí, los supervivientes viajaron hacia el sur divididos, igualmente, en dos grupos, uno navegando por el río y el otro yendo por tierra, en un viaje muy penoso debido a la morfología del terreno, la vegetación selvática, los pantanos, el clima caluroso y las consiguientes enfermedades. De esta forma, el primero llegó a La Tora de las Barrancas Bermejas (actual

---

[381] CIEZA DE LEÓN, P. *La crónica …* Págs. 99.
[382] LÓPEZ DE VELASCO, J. *Geografía y descripción universal de las Indias desde el año de 1571 al de 1574.* 1576. Madrid. 1894. Págs. 356-357.
[383] LLANOS, H. "Caminos del Guancallo". En *USECHE, M. (Ed.) Caminos reales …* Pág. 47.
[384] ARCINIEGAS, G. "Caminos del mar, caminos en tierra". En *USECHE, M. (Ed.) Caminos reales …* Pág. 23.
[385] EUGENIO, M.A. "El puerto y camino de Carare en Nueva Granada". *Anuario de Estudios Americanos.* Tomo 30. 1973. Pág. 270.
[386] ESCOBARI, L. Contrabando y vida cotidiana… Págs. 84-85

población de Barrancabermeja), llamada así por el color rojizo de los sedimentos en las orillas del río.

Allí esperaron a los expedicionarios que viajaban por tierra. Reunidos ambos, una avanzadilla descubrió el rio Opón, que todos remontaron por tierra superando nuevas dificultades ambientales similares a las citadas. Finalmente, Jiménez de Quesada, remontó la cordillera Oriental llegando a un lugar más elevado y sano en donde se fundaría Vélez y, después, más al sur, hasta las tierras de los muiscas, donde, en 1538, asentó la ciudad de Santafé de Bogotá como capital del Nuevo Reino de Granada.

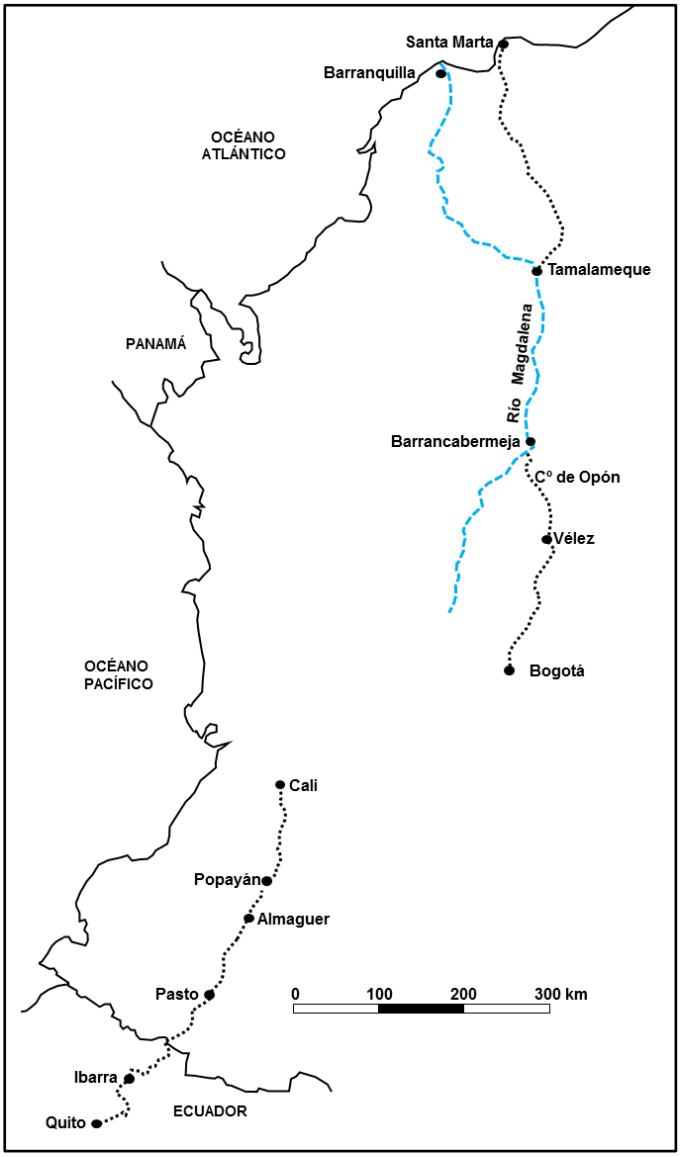


Figura 4.95. Primeros caminos hispanos en el Nuevo Reino de Granada

Llegando desde el sur, Sebastián de Belalcázar fundó la ciudad de Popayán en 1536 como punto de enlace con la ciudad de Quito y con el Perú y, también ese mismo año, Cali, más hacia el norte, en el camino que debía llegar a Bogotá, bien atravesando el Macizo Colombiano para alcanzar el valle del Magdalena, o yendo hacia el norte, por el valle del Cauca hasta Cartago, para cruzar la cordillera por el Quindío y llegar luego al valle del Magdalena[387]. La Figura 4.95 muestra un esquema de ambas entradas. La experiencia de la expedición de Jiménez de Quesada mostró que el camino abierto en tierra no era posible conservarlo ni continuarlo. Sí lo era entrar por el río Magdalena, que quedó establecido para siempre como el eje definitivo de circulación hacia el sur del interior del país. El conquistador avanzó hasta donde las embarcaciones le pudieron llevar, hasta Tora, o Barrancabermeja, y de ahí en adelante decidió subir por el río Opón (Figura 4.96)[388], lo que resultaba prácticamente inaccesible. Hacer un camino por las ciénagas (Figura 4.97)[389] para después entrar en la selva tropical hubiera sido utópico[390]. Había que buscar otro acceso desde el Magdalena para llegar a Bogotá.

Desde Santa Fe se colonizaron las

[387] LLANOS, H. "Caminos del Guancallo"… Pág. 47.
[388] Autor sobre base de WIKIPEDIA. *Hidrografía de Colombia*. https://es.wikipedia.org/wiki/Hidrograf%C3%ADa_de_Colombia. Consultada el 12 de diciembre de 2024. Modificada.
[389] ANDRE, M.E. "América Equinoccial"… Pág. 716.
[390] ARCINIEGAS, G. "Caminos del mar …". Pág. 24.

Figura 4.97. Circulación por los pantanos (1884)

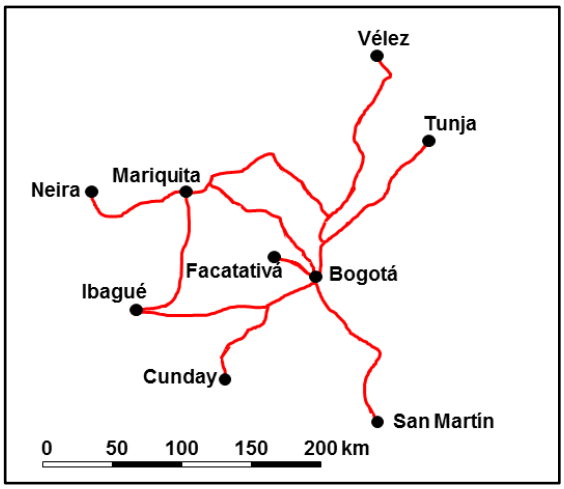


Figura 4.98. Caminos iniciales desde Bogotá

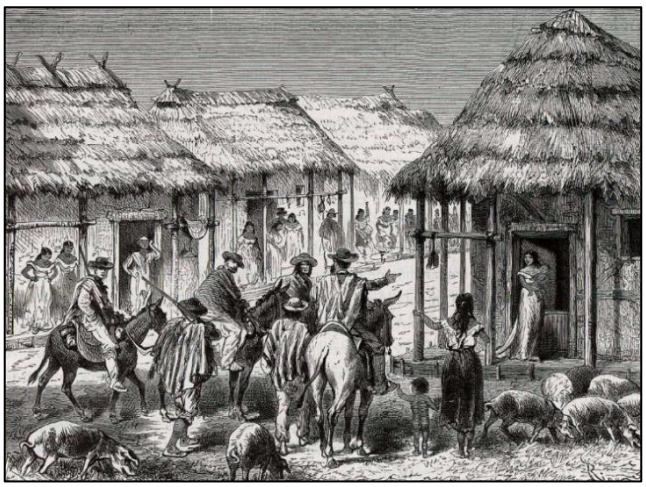


Figura 4.100. Entrada a Villavicencio (1884)

áreas vecinas construyéndose los siguientes caminos, algunos de los cuales estuvieron en servicio durante dos siglos y medio, y por los cuales entró la civilización de Occidente al Nuevo Reino de Granada (Figura 4.98):

- De Bogotá a Chocontá y Tunja.
- De Bogotá a Facatativá.
- De Bogotá a las Juntas de Apulo, Tocaima y Guataquí (paso de Opia), de donde continuaba a Ibagué, a Mariquita y a Neiva.
- De Bogotá a Zipacón y Bojacá, a Tocarema, Síquima y Villeta, de donde siguió primero a la desembocadura del río Negro, en el Magdalena, y después a Guaduas y Honda.
- De Bogotá a Cáqueza, San Juan de los Llanos y San Martín.
- De Bogotá a Zipaquirá, Ubaté, Chiquinquirá y Vélez.
- De Bogotá a Zipaquirá, Pacho, La Palma, a donde llegaba el que venía de Mariquita pasando por cerca de Honda al cruzar el Magdalena.

- De Bogotá a Soacha, Pasca, Fusagasugá, Pandi, Cunday a salir al río Magdalena[391].

Precisamente en este último camino, al SO de Pandi, existía un puente natural que da lugar a un paraje extraordinariamente bello (Figura 4.99)[392].

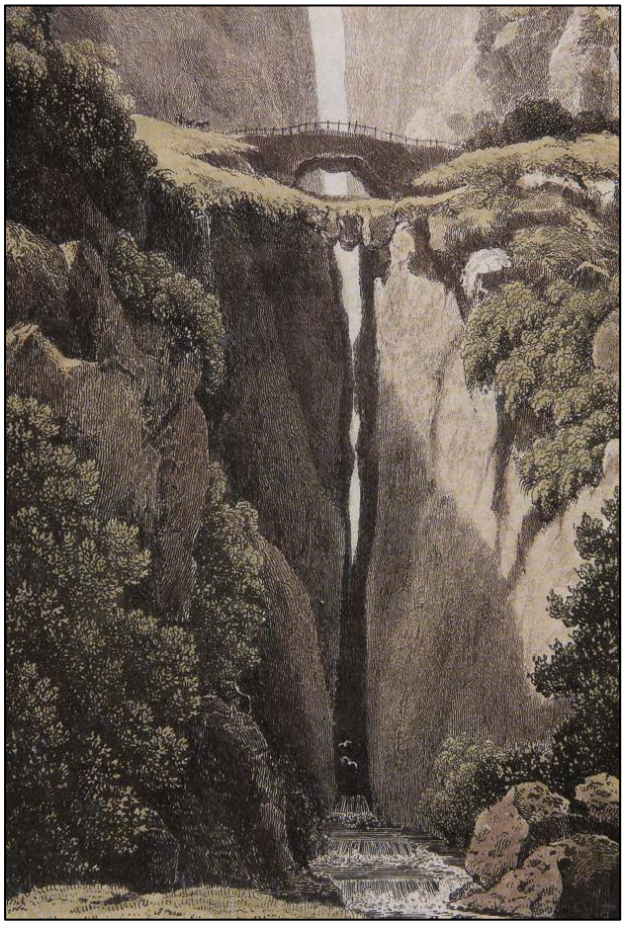


Figura 4.99. Puente de Pandi

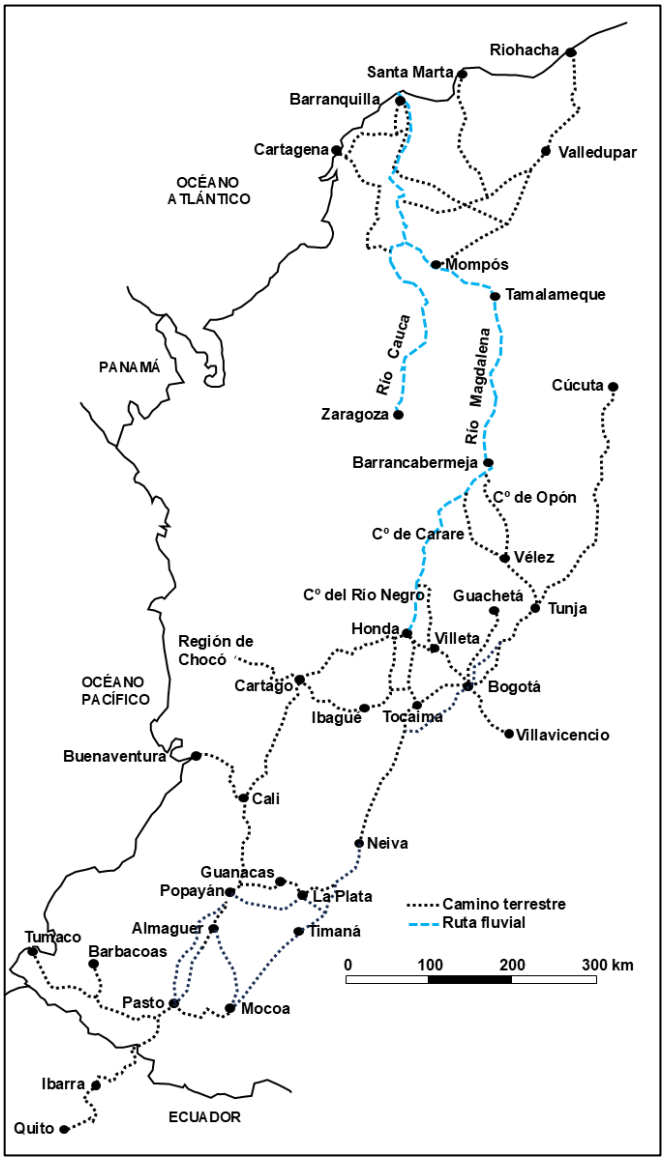


Figura 4.101. Caminos principales del Nuevo Reino de Granada

Posteriormente, constituida la capital del Nuevo Reino, se fueron trazando todos los caminos reales desde Pasto por el sur, Buenaventura por el occidente, Cartagena y Santa Marta por el norte, y Cúcuta y Villavicencio (Figura 4.100)[393] por el oriente para llegar a Bogotá y formar así una red que abarcase el máximo de territorio[394], que cubriera el Nuevo Reino desde todos los extremos con la más complicada red imaginable (Figura 4.101).

Se ha comentado que el camino de Opón fue abierto en 1538 por los soldados de Jiménez de Quesada. El segundo personaje importante que lo cruzó, en 1540, fue el nuevo gobernador de

[391] VELANDIA, R. "Todos los caminos conducen … ". Pág. 140.
[392] USECHE, M. (Ed.) *Caminos reales* … Pág. 128.
[393] ANDRE, M.E. "América Equinoccial"… Pág. 548.
[394] ARCINIEGAS, G. "Caminos del mar …". Pág. 22.

Santa Marta, Jerónimo de Lebrón. Lo que encontraron él y sus acompañantes tras penetrar en el valle fue terrible:

> *Un camino anegadizo y montuoso, lleno de cieno y pantanos, áspero y siempre lluvioso, triste y totalmente ajeno de consuelo, pues por las ordinarias y continuas aguas, no había lugar de enjugarse el vestido; a que sobrevenía la falta de sustento para todos, de manera que los obligaba la hambre a comer grillos, culebras y otras inmundicias tan contrarias a la salud, que murieron por aquellos bosques y asperezas de esto y de hambre más de setenta personas*[395].

Superado este difícil tramo, llegaron al valle del Alférez, después al de la Grita y, por fin, a fines de junio de 1540, a la recién fundada ciudad de Vélez, donde Lebrón debía esperar a que el gobernador del Nuevo Reino, Hernán Pérez de Quesada, le autorizase a seguir a la también nueva ciudad de Tunja.

El tercer grupo que recorrió el camino del Opón fue el comandado por el Adelantado Alonso Luis de Lugo, nuevo gobernador de Santa Marta; el 8 de mayo de 1542 emprendió el cruce de las selvas del Opón con 300 hombres y 200 caballos muchos indios cargueros y 35 vacas con sus toros, siguiendo la ruta de Jiménez de Quesada y de Lebrón. Llegó a Vélez el 3 de mayo de 1543, casi un año después, tras un penoso viaje en el que perdió gran parte de su expedición pues llegó con sólo 75 hombres, 30 caballos, unas pocas vacas y un toro. Parece ser que el ganado vacuno que quedó vivo por el camino dio origen posteriormente a grandes ganaderías.

Por otra parte, considerando las dificultades que presentaba la navegación por el río Magdalena para alcanzar el punto de acceso más cercano posible a Bogotá, en noviembre de 1543, Juan López, procurador de Tunja, planteó abandonarla proponiendo un nuevo camino desde la laguna de Maracaibo. Argumentaba que, de seguir utilizando la vía fluvial, las tripulaciones sufrirían daños debido a la presencia de indios de guerra y al difícil tránsito por los tramos terrestres. La vía propuesta era factible pero la existencia de intereses locales en la navegación por el río Magdalena de las gobernaciones de Cartagena y Santa Marta, con sus villas y ciudades, y los costos y larga duración que supondría la ejecución del nuevo itinerario, condenaron el proyecto.

Este mismo año se buscó otra alternativa desde el río Magdalena hasta Vélez; en 1544, el adelantado Alonso Luis de Lugo envió al capitán Luis Lanchero con 40 hombres a descubrir un camino que pudiese sustituir al de Opón. La expedición sólo descubrió un lugar apto como embarcadero en la desembocadura del río Carare, que parecía adecuado como punto de partida para la nueva vía, y, tras ello retornó.

El cuarto y último gobernante que transitó por el infernal camino del Opón fue el visitador Miguel Díaz de Armendáriz en 1546; tardó doce días en recorrer la distancia desde la boca del río hasta la ciudad de Vélez, viaje que tuvo que realizar a pie no sin vencer grandes dificultades pues el sendero no permitía el uso de cabalgaduras:

> *Con el agua al pecho vadeó ríos y torrentes embravecidos, y en cuanto a vituallas, preciso fue llevarlas consigo porque en la travesía no se encontraba recurso alguno. Salió de Vélez en guando*[396]*, agobiado con una disentería, y en adehala, una tanda de fiebres palúdicas, con más de cinco llagas en el cuerpo, llegando a Tunja a pique de liar petates. Allí permaneció curándose hasta que, a la postre, logró enderezarse, bien que aínas queda ciego de una grave afección que le atacó la visual*[397]*.*

[395] SIMÓN, P. *Noticias historiales …* 2ª parte. Pág. 389.
[396] Salir en guando: Salir en andas, en camilla.
[397] OTERO, E. "Sobre la fundación de la ciudad de Guaduas". *Boletín de Historia* y *Antigüedades.* Vol. XXXIV. Pág. 617.

Díaz escribió el 13 de febrero de 1547 al rey contándole sus peripecias y el monarca ordenó buscar otra ruta alternativa.

Establecida, pues, la desembocadura del Carare como inicio de un nuevo camino hacia Vélez, parece que las obras comenzaron en 1548 y terminaron el año siguiente, costeadas por la ciudad y sus vecinos, asegurando de esta forma un intenso y beneficioso tráfico comercial. En realidad, el camino abierto era una senda, mejor que la del Opón, pero inadaptada al tránsito de recuas. Esta vía se conocería como camino del Carare, pues su parte inicial coincidía con el tramo bajo del río así denominado. Siguiéndola, la ruta fluvial se alargaba 9 leguas (desde la desembocadura del Opón a la del Carare) pero la terrestre se acortaba en 20 leguas y el terreno era menos agreste y selvático. El nuevo puerto fluvial tenía la ventaja que desde Mompós la navegación era fácil debido a que el curso del Magdalena era muy ancho y disponía de numerosas playas donde recalar; de ahí el moderado coste de las mercancías que por él circulaban con las que se sustentaban las, entonces, tres principales poblaciones del Nuevo Reino: Vélez, Tunja y Bogotá. Sin embargo, el Carare tenía dos problemas: la presencia de *indios de guerra* y la necesidad de usar mano de obra indígena para cargar las mercancías desde el desembarcadero hasta Vélez, debido a que su trazado no permitía el empleo de bestias de carga. Los indios, todos oriundos de la provincia homónima, tardaban aproximadamente dos semanas en llegar a su destino. Las duras condiciones de trabajo se cobraron muchas vidas por lo que el número de porteadores decreció rápidamente, y el camino no prosperó. Fray Pedro Simón resumía estas cuestiones hacia 1543:

> *Eran estos caminos tan dificultosos y ocasionados a destruir vidas y haciendas, como hemos visto, lo cual advirtiendo los moradores de este reino y las necesidades que en él habían de padecer si no buscaban otras entradas por dónde se subieran las cosas necesarias, luego que entró el don Alonso*[398] *dieron orden las tres ciudades*[399] *a que se buscara menos dificultoso camino, y viendo los que se encargaron de esto era lo más acomodado subir desde la boca del río de Carare, por donde entra en el Grande*[400]*, hicieron bodegas sobre las barrancas del mismo río Carare, seis o siete leguas arriba de su boca, que era hasta donde podían llegar los barcos y canoas que subían por el río cargados de ropa, desde donde, con ahorro de muchas leguas y dificultades de camino, si bien mucha parte de él era por montañas, se traían hasta la ciudad de Vélez y de allí a las demás del reino. Estas mercancías se trajinaban en hombros de indios, ocasión bastante para su ruina que luego se fue siguiendo en ellos, porque suplían la falta de bestias que había entonces, y así como si ellos lo fueran, los alquilaban los encomenderos de ciento en ciento como recuas de mulas, con tratamientos más inhumanos que les hacen a las tales bestias, porque a ellas al fin les dan grano porque no desfallezcan y se pierdan ellas y las cargas por falta de alimentos, pero de los miserables indios no se acordaban más que de enviarlos a que les ganasen sus alquileres, sin más socorro de comidas que la que los miserables sacaban de su casa para ida y vuelta, que habiéndola de cargar juntamente con la carga que traían a cuestas, por fuerza había de ser poca, como también su vida acosada de tan insufribles trabajos.* […] *Cesó esto después que hubo mulas y caballos en el reino, pues con ellos se trajinaba, sin que la Real Audiencia consintiese cargasen los indios. Duró este camino hasta que después se abrió el que ahora se anda desde esta ciudad de Santafé al embarcadero de Honda en el río Grande, donde llegó toda la descarga que sube a este reino en canoas, que fue otra penitencia que vino sobre los indios del río Grande, pues ellos la bogaban el tiempo que se conservaron en alguna cantidad, hasta que este trabajo y otros inconvenientes los consumieron hasta dejarlos en el número que hay ahora en todo el río, que debe de ser de quinientos escasos*[401].

Eugenio y Escobari añaden algunas precisiones al texto de Simón. Dada la profusa vegetación, uno de los grandes problemas era el mantenimiento del camino. Como solución se

[398] D. Alonso Luis de Lugo. Adelantado y recién nombrado gobernador del Nuevo Reino de Granada.
[399] Vélez, Tunja y Santa Marta.
[400] Río Magdalena.
[401] SIMÓN, P. *Noticias historiales …* 2ª y 3ª partes. Págs. 19-20.

compraron esclavos para que mantuvieran la ruta en buen estado y que por ella pudieran transitar mulas cargadas hasta Vélez, pero la mano de obra dedicada a esta labor fue insuficiente, de manera que los animales no pudieron circular y el transporte se tuvo que hacer con indígenas. Para ello se recurrió a utilizar los guanes, que realizaban el recorrido mediante relevos: los indios de Vélez recogían la mercadería del desembarcadero y la llevaban hasta esta ciudad; los de Tunja se hacían cargo de ella en Vélez transportándola hasta su ciudad; desde aquí, los de Bogotá la trasladaban hasta la capital. Cuando el número de los nativos guanes fue disminuyendo y se hizo insuficiente, la Audiencia quiso que los indios de Tunja los sustituyeran, pero hubo problemas de jurisdicción sobre ellos debido a las encomiendas a las que estaban adscritos[402].

En 1555, vistos los grandes inconvenientes del camino del Carare, el oidor de Santafé, Juan Montaño, ordenó a Alonso de Olalla que fuese a descubrir una nueva vía, la del *desembarcadero* de Mariquita, conocido cómo puerto Montaño o puerto Viejo de Vitoria. Poco después, en febrero de 1556, la Audiencia envió a Pedro Núñez del Águila a recorrer el sendero del Carare e inspeccionarlo con detalle; el itinerario y su estado se muestran en la Tabla 4.20[403].

ITINERARIO	DISTANCIA (leguas)	TERRENO ATRAVESADO
Vélez-Portachuelos de Ture	4	Desembarazado y firme
Portachuelos de Ture-Aposento de Pedro de Aranda	4	Bosque con trechos de sabana y forraje
Aposento de Pedro de Aranda-Río Horta	0,5	Muy vadeable
Río Horta-Ranchos de Buenavista	4	
Ranchos de Buenavista-Río Toroa	4	Montaña áspera. Vado fácil de la quebrada de San Juan
Río Toroa-Puerto de Todos los Santos	7	Tierra llana y firme con bosque ralo
Total	23,5	

Tabla 4.20. Itinerario del camino del Carare

Una vez comprobada la penosa travesía, viendo que continuaba el abuso de los indios, y tras visitar la bodega para mercaderías que había en el embarcadero de Todos los Santos, regresó a Vélez y ordenó al Cabildo su cierre. Al respecto, en este mismo año, la Audiencia mandó construir caminos a Vélez y Mariquita con una anchura y firme que permitiera la circulación de recuas por ellos.

Sin embargo, el Cabildo de Vélez (Figura 4.102)[404] continuó arreglando la vía del Carare con objeto de permitir el paso de recuas, por lo que la Audiencia volvió a reabrirlo el 15 de septiembre de 1556. Durante un tiempo, el paso de animales de carga debió ser una realidad pues los oficiales reales de Santa Fe así lo indicaron informando del flete que se llevaba:

> *Subiendo por el dicho río de la Magdalena arriba, antes que llegue al puerto del río Negro, está un río que entra en el dicho río Grande, que se dice el río de Carare, y por este río entran las canoas y llegan a un puerto que está ya señalado, a donde descargan las mercaderías que traen, y de allí, en recuas, se llevan hasta la ciudad de Vélez, que habrá 30 leguas, poco más o menos, y es camino todo de montaña y muy trabajoso de aguas y lodos y muy caluroso de verano, y en aquella ciudad de Vélez hay vecinos que traen recuas para servicio de aquel camino, y comúnmente llevan de flete un peso de oro por cada arroba, y los vecinos tienen cuidado de reparar aquel camino por ser suyas las recuas*[405].

[402] ESCOBARI, L. *Contrabando y vida cotidiana*… Pág. 156.
[403] VELANDIA, R. "Todos los caminos conducen … ". Págs. 145-146.
[404] GUTIÉRREZ DE ALBA, J.M. *Plaza de Vélez*. 1872. https://babel.banrepcultural.org/digital/collection/p17054coll16/id/135. Consultada el 8 de diciembre de 2024.
[405] OFICIALES REALES DE SANTA FE DE BOGOTÁ. "Particularidades del Nuevo Reino". 1572. En *PATIÑO, V.M. (Ed.) Relaciones geográficas de la Nueva Granada (siglos XVI a XIX). Cespedesia.* Nº 45-46. Suplemento 4. 1983. Pág. 132.

Figura 4.102. Plaza de Vélez (1872)

No obstante, tal vez más por la distancia que por las incomodidades, y porque a medida que progresaba la navegación entre Honda y Cartagena se veía la conveniencia de abrir otra ruta, el camino del Carare pronto cayó en desuso, con tráfico limitado al servicio directo a Vélez y, en parte, a Tunja, pues el de Honda a Bogotá fue el definitivo para entrar del río Magdalena al interior del Nuevo Reino.

Debido a que el camino del Carare conducía a Vélez pero no a Santa Fe, que era lo que se quería, se buscó una nueva ruta a partir de la desembocadura del río Negro que fuera directa a la capital. Y así lo decidió en 1558 el gobernador de Nueva Granada, Miguel Díez de Armendáriz. El objetivo era encontrar un itinerario más fácil, cómodo y corto; de esta forma, siguiendo el valle fluvial, se llegó al paraje donde hoy se asienta Villeta, ascendiendo desde allí la cordillera en busca del altiplano y, posteriormente, a la capital bogotana. Sobre esta vía (ver Figura 4.96) escribían en 1572 los oficiales reales de Santa Fe el texto siguiente, en el que aclaraban que el del Carare todavía era usado:

> *Se puede decir es que desde el puerto del Río Negro, que ya está dicho que es en el río Grande de la Magdalena, que es el puerto donde se desembarcan las mercaderías que vienen de Cartagena y Santa Marta hasta esta ciudad de Santa Fe, habrá al pie de 40 leguas, y las 25 y más de trabajoso camino. Hanse gastado en él algunos pesos de oro en aderezarlo, a costa de las mercaderías que por él se traen y entran; digo en aderezarlo y descubrirlo. Es camino que cada día ha menester reparos, porque las aguas y continuación de recuas lo arruinan, y con echar alguna sisa e imposición, por pequeña que fuese, en las mercaderías que por él viniesen, era remedio bastante para su perpetuo reparo. Entran por él toda la mayor parte de mercaderías que entran en este reino, aunque también hay otros puertos por donde entran en este reino, como es el de Carare, por la vía de Vélez, y el de la Ciénaga del Bachiller para Pamplona, y en Nare para Los Remedios, y el del Puerto Viejo para Victoria, y Honda para Mariquita, y casi cada pueblo tiene su puerto y entrada diferente en el mismo río Grande de la Magdalena que está dicho. Algunas veces las canoas que están declaradas, que son los que suben por este río arriba, y de continuo las canoas de Honda suelen subir el río arriba desde el puerto de Río Negro y llegan al dicho puerto que se dice de Honda, que está en el paraje de la ciudad de San Sebastián de Mariquita, y de allí se traen las mercaderías con más facilidad a esta ciudad* (Bogotá); […] *Y las mercaderías que por estos caminos dichos entran son toda ropa y mercadería de España, así de caja como son sedas, paños, lienzos y toda cosa que es de caja, como vino, aceite, hierro y herraje y otras cosas semejantes, que se llama de valumen*[406].

[406] OFICIALES REALES DE SANTA FE DE BOGOTÁ. ”Particularidades del Nuevo Reino”… Págs. 131-132.

La construcción del camino hasta Villeta debió concluirse en 1558, entrando posiblemente en servicio el año siguiente. Posteriormente quedaría inutilizado por derrumbes; pese a su escasa duración, contribuyó a la construcción de la vía de Villeta a Santafé, que sería de capital importancia para la ruta desde la capital a Honda. El desembarcadero del río Negro fue trasladado a Angostura, entre éste y el Carare. Hacia 1592, se mudó nuevamente a este último, pero los ataques indígenas obligaron a cerrarlo y reubicarlo en la desembocadura del río San Bartolomé, unos kilómetros aguas abajo. Sin embargo, constatada la necesidad de sacar la producción de las minas de oro y plata de Mariquita por el río Magdalena, en 1601 se estableció como desembarcadero definitivo el puerto de Honda, que estaba a solo tres leguas de la citada ciudad minera (ver Figura 4.96). Sus instalaciones comenzaron a funcionar como almacenes (bodegas)[407] y puerto para las canoas que desde allí navegaban río abajo con los productos de las minas. Al mismo tiempo, empezaron a recibir las mercaderías que venían de Cartagena y Santa Marta rumbo a Bogotá, hasta donde se hizo un camino pasando por Villeta, aprovechando el que ya existía desde esta villa a la capital.

A partir de la construcción del camino de Honda, la ciudad de Vélez perdió la hegemonía comercial que había tenido desde su fundación. Sin embargo, debido a la concentración de población de origen europeo y al repartimiento de encomiendas efectuadas a los conquistadores, conservó hasta fines del siglo XVIII su importancia como centro de poder político y económico regional sobre una amplia franja territorial en su entorno[408].

En un capítulo aparte se amplía la información sobre este camino de Honda a Santa Fe, que fue fundamental para el desarrollo del Nuevo Reino.

A pesar de que el trayecto al puerto de Honda fue el más importante desde que se instauró como desembarcadero definitivo sobre el río Magdalena, el tráfico en él no estaba exento de dificultades. El principal obstáculo fue la presencia de indios de guerra en las riberas del río, que atacaban las embarcaciones, robaban las mercancías y generaban múltiples pérdidas. No era un problema nuevo, pues en su momento, llevó al abandono del puerto del Carare; tardaría en ser solucionado, pues estos ataques se repitieron en las primeras décadas del siglo XVII.

En 1611 el capitán Martín de Astaiza declaró que los desembarcaderos de Carare, Angostura y Rio Negro se habían abandonado hacía doce años y no se había bogado a ellos desde entonces. También afirmaba que la navegación se efectuaba directamente desde la villa de Mompós hasta Honda.

En conclusión, a finales del siglo XVI, la red hídrica formada por el río Magdalena y sus tributarios se había consolidado como un entramado comercial que respondía a la necesidad de productos y mercancías de las poblaciones que se iban estableciendo en el territorio; de hecho, muchas de ellas buscaron la cercanía a algún afluente del Magdalena e incluso bastantes llegaron a tener su propio puerto, pues esto les daba una entrada y salida asegurada de mercancías. De esta forma, el río, con sus desembarcaderos, permitió la distribución de productos a muy diversas regiones del interior[409].

---

[407] Las bodegas eran meros cobertizos y bohíos efímeros que sirvieron para guarecer de las lluvias y la intemperie tanto a las mercaderías como a los viajeros que esperaban el transporte que les llevaría a Bogotá. ARISTIZABAL, V. "El comercio por el río Magdalena: rutas, puertos, itinerarios y embarcaciones (1543-1611)". *Historia y Sociedad*. Nº 46. 2024. Nota 12. DOI: https://doi.org/10.15446/hys.n46.110119.

[408] ACEVEDO, A. "El proceso de hispanización del nororiente colombiano durante el siglo XVI". *Reflexiones Teológicas*. Nº 6. 2010. Pág. 250.

[409] (1) ARISTIZABAL, V. "El comercio por el río Magdalena …". Págs. 217-219, 222, 225; (2) EUGENIO, M.A.

Un camino muy particular fue el que conducía a las minas de vetas auríferas de Guamocó, en la región del alto Tigui, al nordeste de Zaragoza, en la zona cálida y boscosa situada entre los ríos Cauca y Magdalena. Su centro neurálgico era la ciudad de San Francisco La Antigua del Guamocó, fundada en 1611 por el capitán Juan Pérez Garavito, comisionado por el gobernador de la vecina Zaragoza, que llegó a ser cabeza de un reconocido distrito minero. Tenía dos vías de acceso principales: una por Zaragoza y otra por el río Caribona, más una tercera por el puerto fluvial de Simití; todas ellas eran de difícil tránsito lo que no fue óbice para que, a pesar de la distancia, llegaran a la ciudad mercaderes de las distintas provincias del Nuevo Reino portando los productos más diversos que vendían a precios muy caros. Los elevados costes debidos a su aislamiento, la falta de mano de obra, la irregular continuidad de las vetas y el descubrimiento de yacimientos auríferos en placeres aluviales en el Chocó, más fáciles y baratos de trabajar, contribuyeron al cierre de la minería de Guamocó[410]. En lo que respecta a los caminos de acceso, de acuerdo con fray Pedro Simón, en 1626 la situación era la siguiente:

> *Éntrase a ella desde Zaragoza por el Real de minas que llaman de San Agustín, cuatro leguas de esta ciudad, y desde éste catorce o diez y seis a la del Guamocó, que caminando con cargas se llega en seis días, holgando uno a la mitad, para poder sufrir las cabalgaduras el trabajo e incomodidad del camino, por no haber hierba ni ningún otro pasto que coman más que maíz, que se lleva para el efecto. Es el camino fragoso y áspero, de colgadas y peinadas cuestas, forzosas a subirlas y bajarlas, raíces entretejidas unas con otras, y no lo hacen menos penoso los ríos y quebradas harto caudalosas, rápidas y peligrosas, que se pasan el agua a la cintura y cuando menos a la rodilla, y así los españoles tienen por más seguro y de menos peligro caminar por allí a pie con alpargatas, si bien dan con esto en otro mayor riesgo y bien notorio de la vida, de las picaduras de venenosas culebras, de que abundan todos aquellos países, que considerando los muchos tigres que también hay, podemos decir los puso Dios por defensa de aquella tierra tan rica, para moderar la avaricia humana. Tiénese por más seguro meter cargadas las mercaderías de riesgo, como botijas de vino, aceite y otras, a cuestas de negros, con que se hace todo más caro.*[…] *Tiene otra entrada esta ciudad por el río de Caribona, que entra en el de Cauca, pero no es menos dificultosa, como tampoco lo es otra que se le halló los años pasados de 1613,* […] *que comienza desde el pueblo de Simití, y entrándose por arcabucos y sabanas, todo dificultoso por los muchos pantanos, tremedales y breñas, va a dar a esta ciudad del Guamocó*[411].

Este texto confirma la mala situación vial en la parte norteña del Nuevo Reino, a semejanza de lo que ocurría en el resto del territorio.

En cuanto a la red de caminos situados al sur de Santa Fe, cabe señalar que, avanzando de sur a norte, las huestes conquistadoras comandadas por Sebastián de Belalcázar llegaron al Alto Magdalena en su búsqueda de El Dorado. Desde estas alturas, los expedicionarios observaron los encajonados valles del Cauca y del Magdalena separados por una cordillera; todos ellos posteriormente se configuraron como las barreras naturales que impedirían, o dificultarían, la comunicación entre las fundaciones del sur del continente y de la gobernación de Popayán con Santafé, cabeza administrativa del Nuevo Reino[412].

Iniciada la campaña en 1536, en su avance hacia el norte y en posteriores jornadas de descubrimiento, Belalcázar fundó, entre otras, las ciudades de Cali (1536), Popayán (1537), Timaná 1538) y Neiva (1539)[413]. La unión de estas poblaciones entre sí y con la capital, acrecentó la red de caminos que, al norte de Bogotá, había establecido Gonzalo Jiménez de Quesada. La *Relación de*

"El puerto y camino …". Págs. 275-292; (3) VELANDIA, R. "Todos los caminos conducen … ". Págs. 142-152.

[410] ARISTIZABAL, V. "El comercio por el río Magdalena … Págs. 221-222.

[411] SIMÓN, P. *Noticias historiales de las conquistas de Tierra Firme en las Indias Occidentales*. Tomo V. 3ª parte. Bogotá. 1892. Pág. 322-323.

[412] BARONA, G. "Por el camino de Guanacas". En *USECHE, M. (Ed.) Caminos reales …* Pág. 181.

[413] GÓMEZ, J. "Sebastián de Belalcázar (I): Adelantado de Popayán y fundador de Quito". *Boletín de la Real Academia de la Historia*. Tomo 63. 1913. Pág. 266.

Popayán, que seguidamente se comenta, pone de manifiesto el estado de este entramado vial (ver Figura 4.101). Sin embargo, a finales del siglo XVI los españoles todavía no habían podido asegurar la ruta entre la gobernación de Popayán (valle del Cauca) y el Alto Magdalena y, por lo tanto, con Santafé de Bogotá, ni de ésta con Neiva, ni tampoco en el eje Cartago-Quindío-Ibagué, debido a los asaltos permanentes de los nativos[414].

Retornando a los caminos terrestres, la *Relación de Popayán y del Nuevo Reino*, de 1559-1560, proporciona información sobre el estado de los más importantes de la gobernación. De ella se destaca lo siguiente[415]:

El trayecto de Popayán a Pasto no era apto para mulas pero había una alternativa por el valle del Patía por donde sí podían circular. A San Sebastián de La Plata había 20 leguas de camino montañoso que tampoco podía ser recorrido por las mulas. El que conducía a Cali (22 leguas), era bueno en toda su longitud y podían andar las recuas, aunque en la temporada de lluvias se tornaba muy peligroso porque había muchos ríos y todos sin puentes.

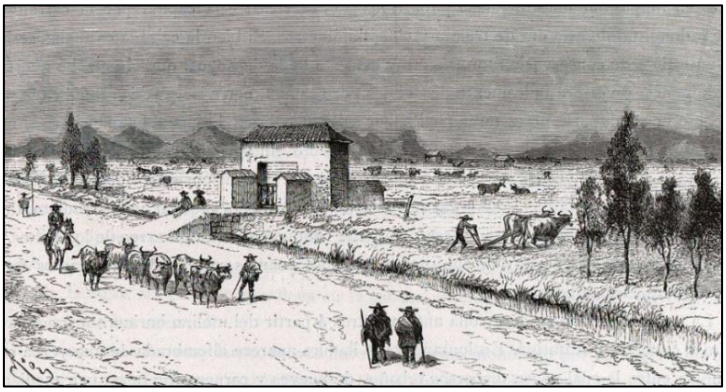


Figura 4.103. Sabana de Bogotá (1884)

Figura 4.104. Selva de Cauca (1892

De la ciudad de Cali a la de Cartago había 40 leguas; las primeras 30, por el valle abajo, eran de muy buen camino, llano, por el que podían circular las recuas, pero se usaba poco porque las mercancías y viajeros se trasladaban río abajo mediante balsas. Hacia la mitad del recorrido se encontraba el pueblo del Pescado; de él a Cartago[416] había otras 20 leguas, todas de terreno llano, en la sabana (Figura 4.103)[417], por el que andaban bien las bestias de carga; sin embargo, las últimas cuatro leguas hasta la ciudad estaban cubiertas de cañaverales muy cerrados, que era preciso abrir continuamente durante los doce meses del año para poder pasar.

[414] LLANOS, H. "Caminos del Guacacallo". En *USECHE, M. (Ed.) Caminos reales …* Pág. 51.
[415] ANÓNIMO "Relación de Popayán …". Págs. 31, 34-35, 40, 44, 45, 49, 50, 51, 56, 57, 64, 72, 79, 84.
[416] La Relación se refiere al primitivo pueblo de Cartago, hoy denominado Pereira.
[417] ANDRE, M.E. "América Equinoccial"… Pág. 525.

De Mariquita a Ibagué, debido al mal camino no apto para mulas, los indios tenían que llevar a cuestas todas las cargas que circulaban. Eran 18 leguas por terreno montuoso.

De la ciudad de Cartago a la villa de Anserma había una distancia de 16 leguas, 8 hasta el río Cauca, todo de selva (Figura 4.104)[418], montaña o cañaveral; en las restantes hasta esta población, el camino discurría por lomas de la sabana.

A 13 leguas de Anserma estaba Caramanta; todas eran de camino muy montuoso por el que era imposible que anduviesen recuas.

De la villa de Caramanta a la de Santa Fe de Antioquia había 23 leguas de camino con muchas curvas. Alternativamente se podía hacer el recorrido por el rio Cauca en balsas o canoas.

Anserma y Arma estaban separadas 16 leguas de mal camino, no apto para la circulación de recuas.

De Ibagué a Cartago (Figura 4.105)[419] la vía era mala y no admitía el paso de mulas. Se tardaban cinco o seis jornadas en recorrerlo.

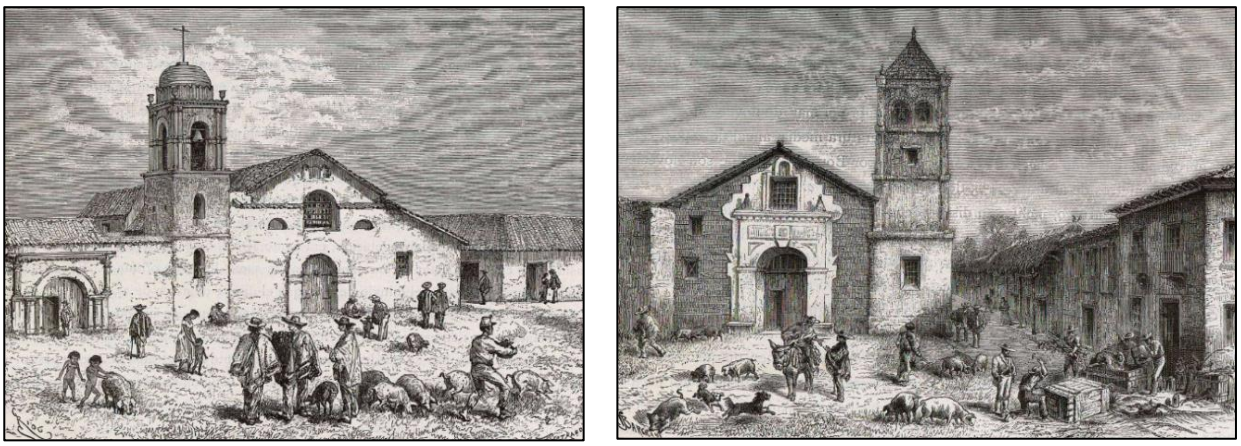


Figura 4.105. Iglesias de Ibagué (izq) y de Cartago (1884)

De la ciudad de Tocaima a la de Santa Fe de Bogotá había 14 leguas, 9 de tierra caliente y el resto de tierra fría y sabana. El camino era bueno y podía ser recorrido por las mulas, excepto la cuesta de Zipacón, que estaba en la subida a la sabana; este tramo no estaba arreglado y las cargas tenían que trasvasarse a hombros de los indios.

La distancia entre Santa Fe y Tunja era de 20 leguas, siendo todo el camino de sabana por lo que las recuas podían andar por él. En la estación lluviosa las crecidas de algunos ríos cortaban la circulación porque no había puentes.

En esta época de mediados del siglo XVI, el trayecto de Tunja a Vélez era peligroso porque los indígenas comarcanos asaltaban a los indios y españoles que circulaban por él matando a muchos. El tramo de Vélez al rio Magdalena (Camino de Carare) presentaba muchas dificultades para las recuas debido a lo accidentado del terreno y a los barrizales que se formaban.

De la ciudad de Tunja a la de Pamplona había 60 leguas de muy mal camino, tanto por los ríos como lo agreste de las montañas.

[418] KINGSTONE, W.H.G. *In New Granada …* Pág. 287.
[419] ANDRE, M.E. “América Equinoccial”… Págs. 660, 685.

En 1571, una *Relación* de fray Gaspar de Puerto Alegre sobre el Nuevo Reino de Granada, exponía la deficiente situación de las vías de comunicación:

> *Todos los caminos generalmente en el Nuevo Reino son muy malos, de cuestas y ríos y malos pasos y quebradas y pantanos. El menos malo es de Vélez a Tunja y Santa Fe y los de alrededor de Tunja y Santa Fe. Los peores son desde el desembarcadero de Carare hasta Vélez. No pueden andar carretas, sino solamente en los contornos de Santa Fe, que llaman Sabana Grande y es la vega. Los demás se andan con arrias, con mucho trabajo y peligro de los malos pasos. Hay falta de mantenimientos y ventas, aunque junto a los pueblos de los indios hay unas casas solas desiertas, sin puertas, a donde se meten los caminantes y allí acuden los indios, aunque de mala gana, a traer lo necesario para vender. Las crecientes son muy continuas, y así para pasar los ríos, principalmente en el río Suárez algunas y en el río de Sogamoso, que está de Tunja para Pamplona, y para ir desde Vélez a los indios de Guane y al río del Oro, y para ir de Tunja a la gobernación de Venezuela, es necesario pasar los ríos por cabullas, que son una maroma gruesa con una argolla y de la argolla cuelga un lazo sobre el cual se cuelgan los hombres y se atan y así se pasan las cargas. Las bestias pasan a nado, con un cabresto que tiran de la otra parte. El precio es el que quieren. Otros ríos hay que se pasan por puentes de guaduas y bejucos, que son las guaduas, cañas ut supra, atadas con bejucos de unos árboles a otros, y si no son harto largas, atan las unas con las otras*[420].

Por estas mismas fechas, en su *Geografía y descripción de las Indias* de los años 1571 a 1574, Juan López de Velasco dedicó algunos comentarios al estado de los caminos en los dominios hispanos. En lo que se refiere a los del Nuevo Reino de Granada más próximos a Bogotá, expresó lo siguiente[421]:

- De Bogotá al rio Negro y Honda

> *Desde esta ciudad hasta el puerto del río Negro, que es donde se desembarcan las mercaderías que se traen de España para esta ciudad por el río de la Magdalena arriba, hay como 40 leguas, y las 25 y más de trabajoso camino, que de ordinario con las continuas aguas tiene necesidad de continuo reparo; y asimismo se traen con más facilidad las mercaderías desde el puerto de Honda, que cae en el paraje de Mariquita, aunque también el camino ha menester repararse. Santa Fe está de Tocaima 14 leguas, las nueve de tierra caliente y las seis de fría y sabanas, que se anda todo de recuas* (Figura 4.106)[422].

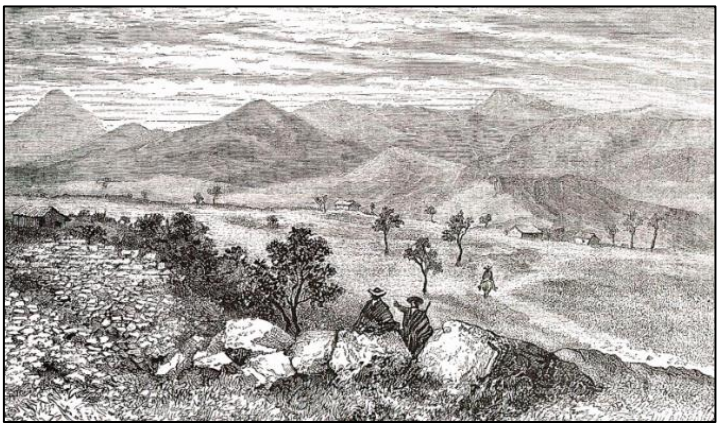


Figura 4.106. Valle de Tocaima (1884)

- De Bogotá a Tocaima

> *Desde esta ciudad de Tocaima hasta la de Timana, que por esta parte es el primer pueblo de la gobernación de Popayán, hay 60 leguas de despoblado, donde estaba el valle y pueblo de*

[420] PUERTO ALEGRE, G. "Nuevo Reino de Granada". 17 de octubre de 1571. En *PATIÑO, V.M. (Ed.) Relaciones geográficas de la Nueva Granada (Siglos XVI a XIX). Cespedesia*. Nº 45-46. Suplemento 4. 1983. Pág. 110.
[421] LÓPEZ DE VELASCO, J. *Geografía y descripción …* Págs. 361, 363, 368, 370, 372, 419.
[422] ANDRE, M.E. "América Equinoccial"… Pág. 645.

Neiva, de tierra calidísima y muy infestada de mosquitos, gran número de víboras de cascabel, y dragoncillos voladores, tigres y leones, y otros animales fieros que han destruido los indios del valle de Neiva.

- De Bogotá a Tunja

Las 20 leguas que hay de Santa Fe a Tunja es el camino todo sabana y andan recuas por él.

- De Pamplona a Tunja

Las 60 leguas que hay desde este pueblo a Tunja, son de malísimo camino, así de ríos como de asperezas de montañas.

- Del Río Magdalena a Vélez (Camino de Carare)

Tiene esta ciudad un puerto al río Grande (Magdalena)*, en el río de Carare, 26 o 30 leguas de esta ciudad, hasta donde llegan las mercaderías en canoas, y desde allí en recuas, aunque es el camino trabajoso de montañas y de aguas y lodos y muy caluroso de verano.*

- De Cartago a Ibagué

Desde esta ciudad a la de Ibagué, para ir al Nuevo Reino, es el camino áspero, y porque no pueden andar recuas por él, se llevan las mercaderías en indios de carga hasta la ciudad de Mariquita, donde se embarcan en el río Grande (rio Magdalena) *los que de esta gobernación van a la mar del Norte* (Océano Atlántico).

Esta información apunta a que, en 1574, la red de caminos en el entorno de la capital bogotana está relativamente desarrollada, especialmente hacia el sur, con dos largas extensiones de importancia desigual: la primera hacia Quito, más concurrida y de una relativa calidad; la segunda, hacia el norte, hasta Pamplona, en muy mal estado. El río Magdalena estaba comunicado con la capital por tres vías, los rios Carare y Negro y por Honda, sin que el autor de la información explique la casuística que rodeaba la circulación por ellas a lo largo del tiempo, pues ya se ha visto que una sustituyó a la otra hasta devenir en la definitiva, que fue a través del puerto de Honda.

Nuevas noticias sobre los caminos neogranadinos aparecen en 1582, en la *Relación de Popayán* escrita por fray Jerónimo de Escobar[423]; se trata de la vía entre Pasto y Santa Fe de Antioquia (Figura 4.107)[424]:

Desde Pasto a Almaguer hay 22 leguas que, aunque es áspero camino, se anda con recuas. Desde Pasto a la ciudad de Chapanchica hay 24 leguas, muy mal camino de tierra yerma sin ningún provecho. Desde la ciudad de Almaguer a Popayán 24 leguas, de sierras asperísimas. Desde Almaguer a la villa de Yscanze, 20 leguas de malísimo camino, en el cual hay un puerto tan frío todo el año, que muchos años perecen hombres y ganados en él. Desde Popayán a la ciudad de San Sebastián de La Plata, 30 leguas, también mal camino. Desde San Sebastián de La Plata a la villa de Timaná, 10 leguas. Desde Popayán a Cali, 22 leguas, esto es buen camino, tierra alegre y desembarazada, aunque peligrosísimo en invierno por los muchos ríos, que en los más de ellos no hay puentes. Desde la ciudad de Cali al puerto que llaman de la Buena Ventura, que es a donde se cargan los indios las mercaderías, por ser tierra a donde no se pueden meter caballos; este puerto es un río a donde llegan los barcos desde la ciudad de Panamá, los cuales dichos barcos navegan 150 leguas por el mar que es llamado del Sur, hasta dar en este río; correrán estos dichos barcos por este río hasta dar en el puerto, 8 leguas. […] *Desde la ciudad de Cali a Guadalajara de Buga hay 12 leguas, camino llano. Desde Buga a Toro hay 30 leguas, las 15 de ellas que no se puede andar a caballo sino a pie. Desde Toro a Cáceres hay 25 leguas*

[423] ESCOBAR, J. "Relación de Popayán". 1582. En *PATIÑO, V.M. (Ed.) Relaciones geográficas de la Nueva Granada (Siglos XVI a XIX). Cespedesia*. Nº 45-46. Suplemento 4. 1983. Pág. 286-287.
[424] TORO, S.A. *La Relación de fray Jerónimo de Escobar (1582)*. https://familiasypoderenpopayan.wordpress.com/relacion-de-fray-jeronimo-de-escobar-1582/. Consultada el 14 de febrero de 2025.

de asperísima tierra. Desde Buga a Cartago hay treinta leguas de camino llano que lo andan recuas, aunque es casi todo despoblado por haberse muerto los indios de aquellos valles. Desde Cartago a Anserma hay 12 leguas de caminos muy ásperos, en cuyo camino se ha de pasar un río caudalosísimo, que es llamado Cauca, el cual se pasa en unas canoas, y los caballos pasan a nado quitadas las sillas y mercaderías, con grandísimo peligro. Desde Anserma a la villa de Arma hay 20 leguas, caminos como los pasados ásperos. Desde Arma a Caramanta, 14 leguas de asperísimo camino. Desde aquí a Santa Fe de Antioquia 50 leguas de un despoblado, a donde se ha de llevar la comida de hombres y caballos, tierra tan áspera de montañas, ciénagas, pantanos y ríos peligrosísimos, a donde les acontece a los caminantes que por aquí van, estar dos meses en andar estas 50 leguas, estándose quince días aguardando que se pueda vadear un río y en otros seis, y así de esta manera hasta llegar a Antioquia, que es donde se acaba esta provincia de Popayán.

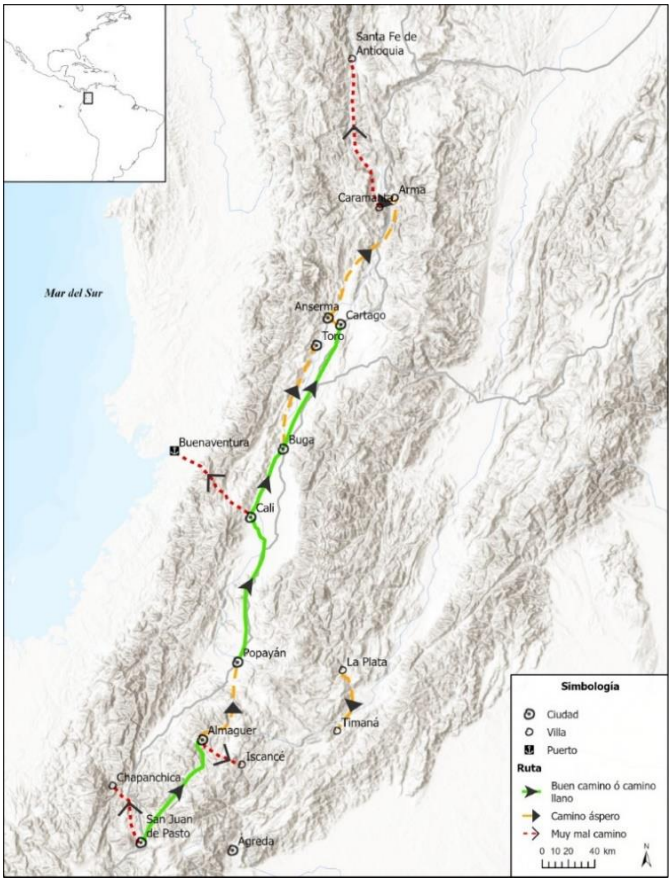


Figura 4.107. Camino descrito por fray Jerónimo de Escobar

Los testimonios anteriores muestran la situación de los caminos principales en el Nuevo Reino de Granada en el siglo XVI. Pese a las continuas demandas de los usuarios, la red vial apenas mejoró y se mantuvo en deficientes condiciones durante los siglos XVII, XVIII y años iniciales del XIX, hasta el final del periodo virreinal; los testimonios que así lo demuestran fueron muchos. A título de ejemplo, Pedro Fermín de Vargas, en su calidad de corregidor de Zipaquirá, el 10 de noviembre de 1789 escribía al virrey José de Espeleta quejándose de la falta de posadas y albergues para los arrieros y comerciantes, y de lugares en donde resguardar el ganado durante las paradas en sus viajes:

La escasez de población, la falta de cultura y de comercio que sufrimos con el mayor dolor, ha sido causa de que los traficantes se hayan acomodado en los caminos de tierra a marchar prevenidos de tiendas en que se abrigan por la noche, soltando sus recuas al campo a que pasten la yerba que encuentran. De esta manera, careciendo de pesebres y de aquellas provisiones de paja y cebada con que en Europa se sustentan los animales de carga, necesitan forzosamente de hacer noche en aquellos lugares más aparentes por sus pastos para el regalo de sus bestias. La experiencia les ha ido enseñando estos parajes, que ellos llaman rancherías, y en ellos han fundado un derecho que nadie sabría quitarles sin incurrir en la indignación pública[425].

Al respecto le informaba de que algunos hacendados habían cercado los pastos libres para usarlos particularmente, añadiendo dificultades al tráfico y comercio, por lo que solicitaba la autorización del virrey para devolver estos espacios al uso libre de aquellos que los necesitaran; consultado el fiscal, consideró adecuada la propuesta y así se lo comunicó al virrey Espeleta el 23 de noviembre: es de esperar que éste se lo trasmitiera a Vargas.

[425] VARGAS, P.F. *Pensamientos políticos* … Págs. 115-116.

Figura 4.108. Arrieros (1849)[426]

En 1792, en su *Pensamientos políticos y memoria sobre la población del Nuevo Reino de Granada,* mostraba la mala situación general de las vías, terrestres y fluviales, de este territorio en los siguientes términos:

> *Por una desgracia inconcebible vemos en todo el reino abandonados los caminos, los ríos sin puentes, aun aquellos que más los necesitan, y subsistir los malos pasos en todas las estaciones del año, sin que se exceptúen las entradas y salidas de la misma capital. El camino que la necesidad abrió antiguamente subsiste y subsistirá por muchos siglos, sin que se haya pensado en corregir sus defectos enderezándole, o mudándole a otra parte más cómoda. Lo mismo que se advierte en los caminos de tierra, se observa también en los cortos ríos navegables que tenemos. Todo se halla descuidado lastimosamente, y este asunto pide la más seria atención del gobierno*[427]*.*

La denuncia y llamada de atención de Vargas ni las de muchos otros como él no tendrían eco en las autoridades, ni virreinales ni, posteriormente, republicanas, de manera que los caminos mantuvieron su deplorable estado durante muchas décadas, no mejorando su transitabilidad con el paso del tiempo. A finales del siglo XIX, todos ellos, en general, estaban malas condiciones; eran intransitables y, en ocasiones, durante el invierno se formaban lodazales que reducían el paso e impedían el tránsito y el transporte corriente[428]. Valga como ejemplo el testimonio del teniente de la armada sueca Carl August Gosselman que, en 1825, refería su impresión sobre los caminos que encontró en su viaje a Colombia:

> *Los caminos estaban en estado intransitable, máxime que nuestro recorrido era por entre bosques y pantanos espesos; a decir verdad, no solo eran malos, en realidad no eran caminos. Acá no se encuentran otras vías de comunicación entre los poblados; por eso nuestra costumbre o el concepto que tenemos de nuestros caminos es asociarlos a la idea que a través de ellos las gentes en un país se movilizan de un lugar a otro, solas o con sus animales. Pero aquí no podemos llamarlos así. La facilidad de trasladarse es igual a la que pudiera ofrecernos cualquier línea recta trazada en la tierra para unir dos puntos tan deshabitados como el nuestro. Nuestros bosques, montañas, ríos, etc., en estado natural, no molestarían tanto al viandante como los caminos de Colombia en tiempos de lluvia. Nuestras expectativas se habían reducido a llegar o no llegar y esto definiría al camino como bueno o malo*[429]*.*

Una vez comentados los caminos iniciales y la situación al final de la época virreinal, se van a tratar de forma independiente las vías más importantes del Nuevo Reino de Granada, en concreto, las siguientes:

---

[426] TORO, S.A. *La Relación de fray Jerónimo de Escobar …*
[427] VARGAS, P.F. *Pensamientos políticos …* Pág. 21.
[428] BAUTISTA, A.F. "Camino antiguo Santafé-Tunja. Una perspectiva de su significado histórico y territorial". En *BAUTISTA, A.F.; ACUÑA, B.O.; MORA, K. (Coord.) Los caminos antiguos del altiplano cundiboyacense.* Tunja. 2021. Págs. 98-99.
[429] GOSSELMAN, C.A. *Viaje por Colombia 1825 y 1826.* Bogotá. 1981. Pág. 74.

- Camino de Bogotá a Tunja (posiblemente el más importante en el suministro de productos locales a la capital y del tráfico e intercambio de sal, coca y otras mercancías generadas por los indígenas).
- La ciudad y puerto de Honda (por ser el punto final de la ruta fluvial y el inicio del camino a Bogotá para los viajeros y mercancías que llegaban por el río Magdalena desde España y el área del Caribe).
- Camino de Honda a Bogotá (camino más transitado del Nuevo Reino por el que accedían los efectos de Castilla a la capital y salían las producciones de ésta y su zona de influencia en dirección contraria).
- Camino de Bogotá a Quito (enlazaba dos capitales que eran cabeza de importantes territorios, además de formar parte del larguísimo camino real de Lima a Caracas).

4.10.4.3. *Camino de Bogotá a Tunja*

Esta vía fue muy importante debido a que posibilitó el trasiego local de mercancías variadas entre los distintos territorios por los que pasaba, ya que formaba parte e integraba muchos de los caminos que conducían a Bogotá por el norte. Entre otras zonas, unía el valle cocalero de Chicamocha con ella, soportando el intenso trajín originado por la distribución de la hoja a otras regiones. Era, también, el camino principal de distribución de la sal desde Zipaquirá o Nemocón.

Concretamente, esta ruta fue empleada por los indígenas que habitaban el altiplano cundiboyacense antes de la llegada de los españoles; los documentos dejados por éstos, informan de que existían intercambios de diversos productos entre los cacicazgos indígenas de la Sabana de Bogotá, y los que se asentaban en el norte del territorio muisca, en lo que hoy se conoce como Soatá, Cerinza y Sogamoso. A cambio de sal explotada en los yacimientos de Zipaquirá y Nemocón, que iba a Tunja, Tundama y el Sugamuxi, estos territorios aportaban maíz, coca y algodón que llegaban a las salinas, formando todo ello parte de un trasiego de mercancías trasladadas siempre a hombros de indios de las distintas etnias que, de esta forma, interconectaban entre sí pese a la distancia y a las diferencias geográficas.

Pocos años después de que los españoles fundaran ciudades en el interior del Nuevo Reino de Granada y de haber instaurado en ellas las autoridades locales, el cabildo de Tunja solicitó insistentemente que la vía que unía esta ciudad con Bogotá tuviera una ruta fija, para evitar que los viajeros entre ambas tomaran caminos secundarios donde podían ser atacados por los indígenas. Una vez construido, permitió conectar extensos territorios y desarrollar una amplia región formada por los Llanos Orientales (proveedores de algodón, miel de abejas, pescado y otros productos alimenticios), la provincia de Pamplona (productora de oro), la Sierra Nevada del Cocuy, la provincia de Vélez, la provincia de Tunja, y el centro de la administración del sistema virreinal en Bogotá. Por su importancia, fue acondicionada desde el siglo XVI para que por ella pudieran transitar animales de carga y transeúntes en general. Durante todo el periodo de ocupación hispana se implementaron obras de mantenimiento y adecuación, entre ellas puentes sobre los ríos, la cimentación de muros para evitar las inundaciones, el empedrado de ciertas zonas, la construcción de terraplenes, y la creación y organización de toda una infraestructura para el funcionamiento de posadas y tiendas que ofrecieran hospedaje, alimentos y descanso a los viajeros y a los animales de carga que transitaban por esta vía. Lamentablemente, la escasez de referencias y documentos de la época que la describieran con detalle han limitado una mejor apreciación sobre los hitos y las características de los recorridos, así como el conocimiento de los tramos y avatares más importantes[430].

[430] ACUÑA, B.O. "Camino antiguo Santafé-Tunja en el periodo colonial". En *BAUTISTA, A.F.; ACUÑA, B.O.; MORA, K. (Coord.) Los caminos antiguos del altiplano cundiboyacense.* Tunja. 2021. Págs. 21-22, 39

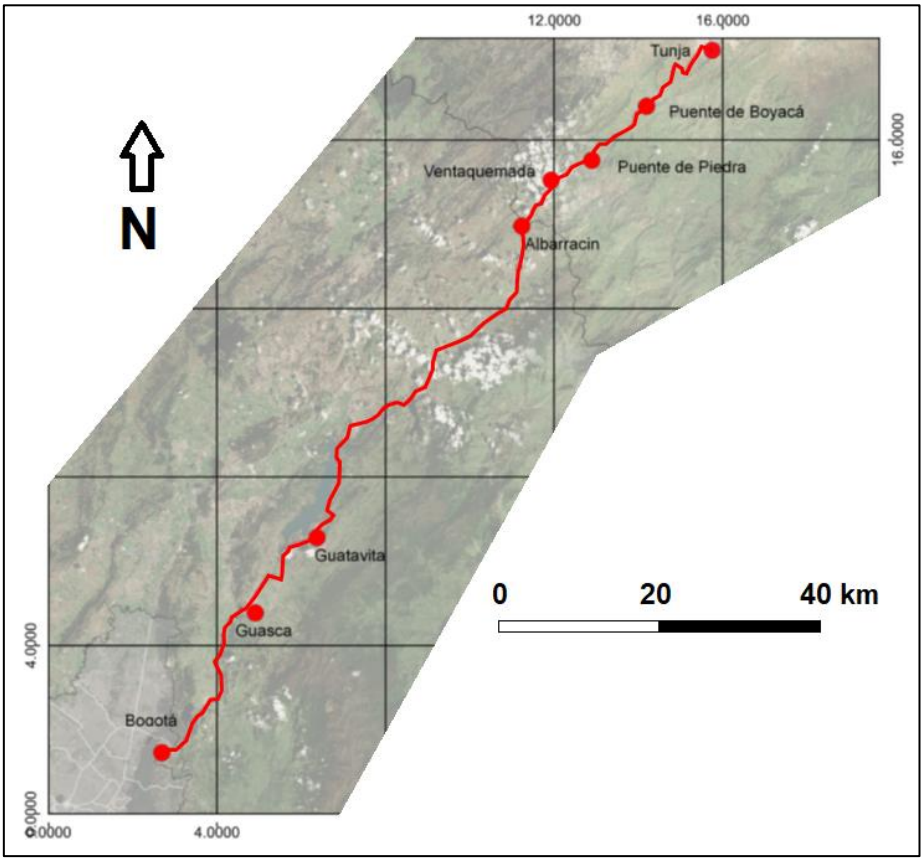


Figura 4.109. Camino antiguo de Bogotá a Tunja

En el año 1544 se estableció que el camino saliera de Tunja, pasara por el puente sobre el río Boyacá y las ventas de Turmequé, siguiera a Chocontá y Guasca para llegar, finalmente, a la capital bogotana[431] (Figura 4.109)[432].

La vía se deterioró en poco tiempo pues, tres años después, en 1547, el mismo cabildo de Tunja dispuso que los encomenderos y los repartimientos indígenas ubicados en su vecindad arreglaran los puentes que estaban dañados ya que dificultaban mucho la circulación de caminantes, caballos y recuas.

La vía era considerada de prioritaria y de gran importancia por los españoles, ya que permitía transmitir las órdenes sobre la administración de los nuevos territorios descubiertos, mientras que desde Tunja se remitían productos y bienes de consumo que provenían de diversas regiones y pisos ecológicos del altiplano y de los Llanos Orientales, con los que se abastecían las necesidades de la población hispana asentada en las dos ciudades. Los transeúntes que empleaban el camino en el siglo XVI tuvieron que hacer frente a muchas dificultades derivadas de la falta de infraestructura y de la ausencia de lugares de descanso, de hospedajes y de venta de productos en los que pudieran abastecerse durante el recorrido, que podía durar hasta cuatro jornadas[433].

La pujanza comercial que alcanzó Tunja fue notable y precisó que el camino que llevaba a las zonas limítrofes y a Bogotá (y sus ramales o vías complementarias) mantuviera unas mínimas

[431] Archivo Regional de Boyacá. Fondo Cabildo de Tunja. Libro Segundo. F. 28. 22 de agosto de 1544. En ACUÑA, B.O. “Camino antiguo Santafé-Tunja …”. Págs. 32-33.
[432] ACUÑA, B.O. “Camino antiguo Santafé-Tunja …”. Pág. 34. Modificada.
[433] ACUÑA, B.O. “Camino antiguo Santafé-Tunja …”. Págs. 33-34.

condiciones para el continuo y frecuente tránsito que soportaba. Una descripción de 1610 demuestra la variedad de productos comerciales que pasaban por la ciudad para ser distribuidos desde ella:

> *Hay catorce o quince mercaderes que tratan en España y Cartagena. En sedas, paños, ropones y otros lienzos, oro tejido e hilado, jerguetas y otras mercadurías de Flandes y Francia y otras partes; el caudal de cada uno es desde diez mil hasta setenta y ochenta mil pesos. Demás de estos mercaderes que tienen sus tiendas en la calle principal del pueblo, hay veinte tratantes que venden mercadurías de la tierra y de plaza, como son mantas, camisas de lana y algodón, chumbes y maures, que son fajas con que se fajan las indias y mestizas, alpargatas, cinchas, calcetas, frezadas, sombreros, loza de la tierra, tabaco y cosas de comer, pan y vino de España, quesos, frutas, manteca, jamones, miel y azúcar y otras muchas cosas. No hay corredores de lonja. Esta ciudad y los pueblos de indios están en camino real y pasajero, y así los indios de los pueblos comarcanos a la dicha ciudad alquilan yeguas y algunos caballos a los caminantes; págase de alquiler de una yegua, yendo el dueño con ella desde esta ciudad a la de Santa Fe, que hay veinte y dos leguas, peso y medio y a este respecto, y lo mismo por un caballo. No hay en esta jurisdicción despoblados en cuanto se trajina, pues todas las noches se duerme en poblado, ora en pueblos de indios, ora en estancias de particulares o ventas. En esta ciudad hay veinte recuas de mulas, y algunas -aunque pocas- de caballos. Tiénenlas algunos encomenderos y otros vecinos por granjería; andan con ellas indios, pero no sin algún español por la poca confianza y mal recaudo y mucha flema de los indios. Trajinan estas recuas frutos de la tierra, harinas, quesos, jamones, trigo, cebada, maíz, alpargatas, mantas de algodón, mantas de lana, lienzo, leña, miel, azúcar y otras cosas, llevándolo a las ciudades de Santa Fe, Mariquita y puerto de Honda y las navegaciones de Popayán, Antioquia, Cáceres y los Remedios, por comercio y granjería, por no haber saca de ello. Los que van a Honda suelen traer retorno de ropas de Castilla en las venidas de las flotas; otras veces vino o pescados del río de la Madalena, que es el dicho puerto de Honda*[434].

El camino de Tunja a Bogotá comenzaba en la plaza mayor (hoy Plaza de Bolívar), y seguía en dirección sur hasta lo que hoy se conoce como Bosque de la República, donde se hallaba la ermita de San Laureano, erigida en 1566, que, en aquella época, estaba en la salida y entrada de la ciudad; en su capilla los viajeros podían orar y pedir protección para el viaje o agradecer haber llegado con bien a su destino. En un espacio anexo, hoy una plaza (Figura 4.110)[435], a mediados del siglo XVI, el cabildo de Tunja instauró un mercado para que los nativos llevaran sus productos y los españoles pudieran abastecerse de alimentos y bienes necesarios para su subsistencia. De esta forma, en un mismo espacio confluyeron dos poderes: el religioso (ermita) y el económico (mercado) cuya conjunción contribuyó a que este tramo del camino tuviera una gran importancia para las autoridades locales que, a comienzos del siglo XVII, ordenaron su empedrado aunque no del entorno de la ermita por lo que, en época de lluvias, las torrenteras lo deterioraban.

Continuando hacia el sur, se llegaba al río Boyacá, que formaba una zona anegadiza que se deterioraba fácilmente en invierno, cuando era más caudaloso y socavaba las orillas. Se cruzaba mediante un puente que, inicialmente se construyó con materiales poco duraderos, posiblemente madera, que se estropeaba con las crecidas del río. Para mantenerlo en uso, el Cabildo de Tunja ordenó que los repartimientos de indios vecinos al camino arreglaran sus puentes, éste y los demás en el territorio bajo su jurisdicción. Sin embargo, las reparaciones no debieron ser efectivas ya que, en 1566, el consistorio dispuso que se rehiciera de cal y canto para que fuera más duradero, resistente y amplio, capaz de que pudieran transitar caballos, recuas y transeúntes, sin dificultad y sin riesgo de caer al río. Para costear las obras, los viajeros debían pagar un peaje.

---

[434] ANÓNIMO. "Descripción de la ciudad de Tunja, sacada de las informaciones hechas por la justicia de aquella ciudad en 30 de mayo de 1620 años". En *PATIÑO, V.M. (Ed.) Relaciones geográficas de la Nueva Granada (Siglos XVI a XIX). Cespedesia*. Nº 45-46. Suplemento 4. 1983. Págs. 355-356.

[435] Autor sobre base de Google Earth. Consultada el 3 de diciembre de 2024.

Figura 4.110. Plaza y ermita de San Laureano

Pese a las mejoras, en 1605, el Cabildo de Tunja señalaba que estaba caído y que era muy necesario arreglarlo por ser paso obligado hacia Bogotá. En tal estado, el puente, posiblemente, impedía el tránsito entre las dos ciudades, y el trajín de los productos que se llevaban a Bogotá y de los que estaban destinados a Tunja. Para resolver esta contingencia, el cabildo solicitó a la Audiencia que le autorizara a emplear los recursos de la ciudad para repararlo. Debió hacerlo pues, en 1620, las autoridades locales lo describían como hecho de *pontones de cal y piedra, y encima vigas grandes y sobre ellas está echada tierra y empedrada*. Con ello era posible el paso de los transeúntes, caballos y mulas.

No obstante, el tráfico y las crecidas del río lo deterioraban continuamente por lo que era necesario someterlo a frecuentes reparaciones. En 1660 su situación no debía ser muy boyante ya que el procurador Juan de Porres Marquina comentaba que había hecho varias peticiones para que se mandara:

> *hacer el puente del pasaje del río Boyacá, camino real que es muy esencial para la ciudad de Santafé y otras partes y hasta ahora no ha tenido efecto por no haber dinero para el pago del oficial y demás costo, y para que en esto haya remedio como en cosa tan útil y favorable para todos los pasajeros*.

Porres también solicitó autorización para que se comisionara a Bernardo de Cepeda, propietario de un molino cercano al puente, para que cobrara los derechos de circulación que le señalara el cabildo a las cabalgaduras o arrias que pasaran por allí, hasta completar 30 pesos, que debían ser invertidos en rehacer el puente antes de que llegara el invierno. La solicitud fue aprobada y se autorizó a Cepeda para cobrar el peaje hasta reunir la citada cantidad.

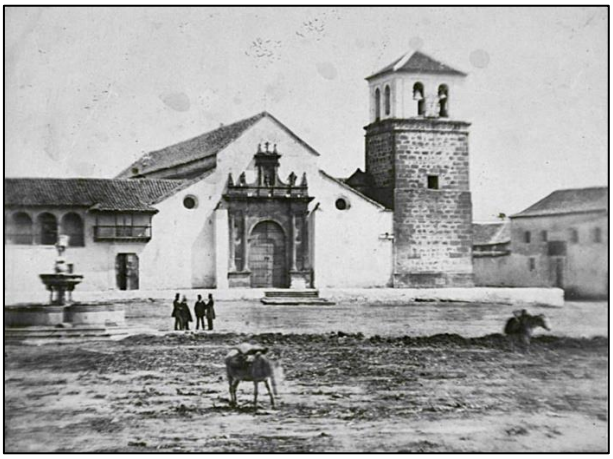


Figura 4.111. Iglesia de Tunja (1871)[436]

[436] https://babel.banrepcultural.org/digital/collection/p17054coll16/id/113. Consultada el 8 de diciembre de 2024.

Más adelante, el camino pasaba por la Venta Quemada, actual municipio de tal nombre. Allí, durante el siglo XVII se creó un lugar para el descanso y abastecimiento de los transeúntes y de los animales de carga. En una fecha indeterminada se produjo un incendio y la destrucción de la venta. En sus proximidades se encontraba otra, la de Puente de Piedra, que se hallaba en el cruce del río Turmequé.

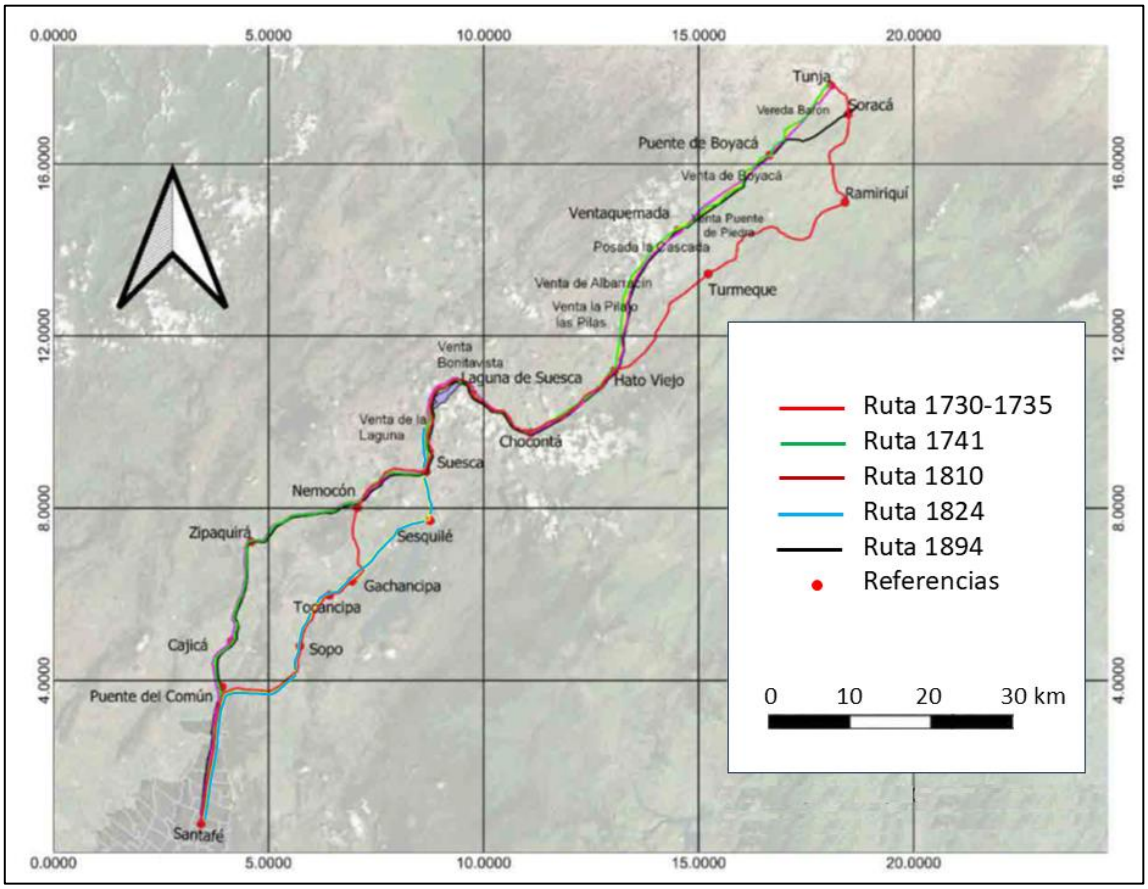


Figura 4.112. Caminos de Tunja a Bogotá en los siglos XVIII y XIX

Avanzando hacia el sur, los viajeros llegaban a la posada y venta de Albarracín, abierta desde mediados del siglo XVI. En 1628, estaba cerrada debido al mal estado del puente que se hallaba próximo a ella y a la falta de mantenimiento del camino en este lugar, lo que había ocasionado una inundación y la consiguiente pérdida de las mercancías que se vendían en ella. Dada su importancia, ese mismo año Juan de Vega solicitó al Cabildo de Tunja que se reabriera, incluida la hacienda ganadera que allí había anteriormente. De acuerdo con la documentación de la época, este paso fluvial era el único que existía en la zona para la circulación de transeúntes y mercancías y, por eso, era importante la reparación del puente[437].

La información de los años posteriores ha sido estudiada por Katherinne Mora[438], que dispuso de doce documentos, del periodo 1714-1894, en los que otros tantos viajeros describieron, más o menos detalladamente, la ruta de Tunja a Bogotá. De ellos, solo cinco, entre los años 1730 y 1894, aportaron suficiente información como para poder identificar su trazado, siquiera con un

[437] ACUÑA, B.O. "Camino antiguo Santafé-Tunja …". Págs. 35-39.
[438] MORA, K. "Conexiones entre Tunja y Bogotá a través de los ojos de viajeros y paseantes, siglos XVIII y XIX". En *BAUTISTA, A.F.; ACUÑA, B.O.; MORA, K. (Coord.) Los caminos antiguos del altiplano cundiboyacense.* Tunja. 2021. Págs. 43-70.

mínimo de fiabilidad. El camino que siguieron estas personas no fue el mismo, difiriendo en tramos parciales, según el destino y las paradas locales que cada uno efectuó. La Figura 4.112[439] las muestra superpuestas, con indicación del año en que fueron descritas.

Las diferentes rutas que tomaron los viajeros citados y la desigual información que aportan dificultan establecer comparaciones entre ellos, especialmente en lo que se refiere a tiempos y distancias recorridas. También se debe tener en cuenta que la diferencia de casi dos siglos entre las fechas del primer y último recorridos muestra las modificaciones de la toponimia local habidas en el tiempo, y las distintas referencias que tomaron. En cualquier caso, todas tienen un recorrido similar que discurre desde Bogotá por Chía, Cajicá, Zipaquirá, Nemocón, Suesca, Chocontá, Hato Viejo (hoy Villapinzón), Albarracín, Ventaquemada, Puente de Boyacá y Tunja. El último tramo se muestra en la Figura 4.113[440], aunque es algo posterior, de 1819.

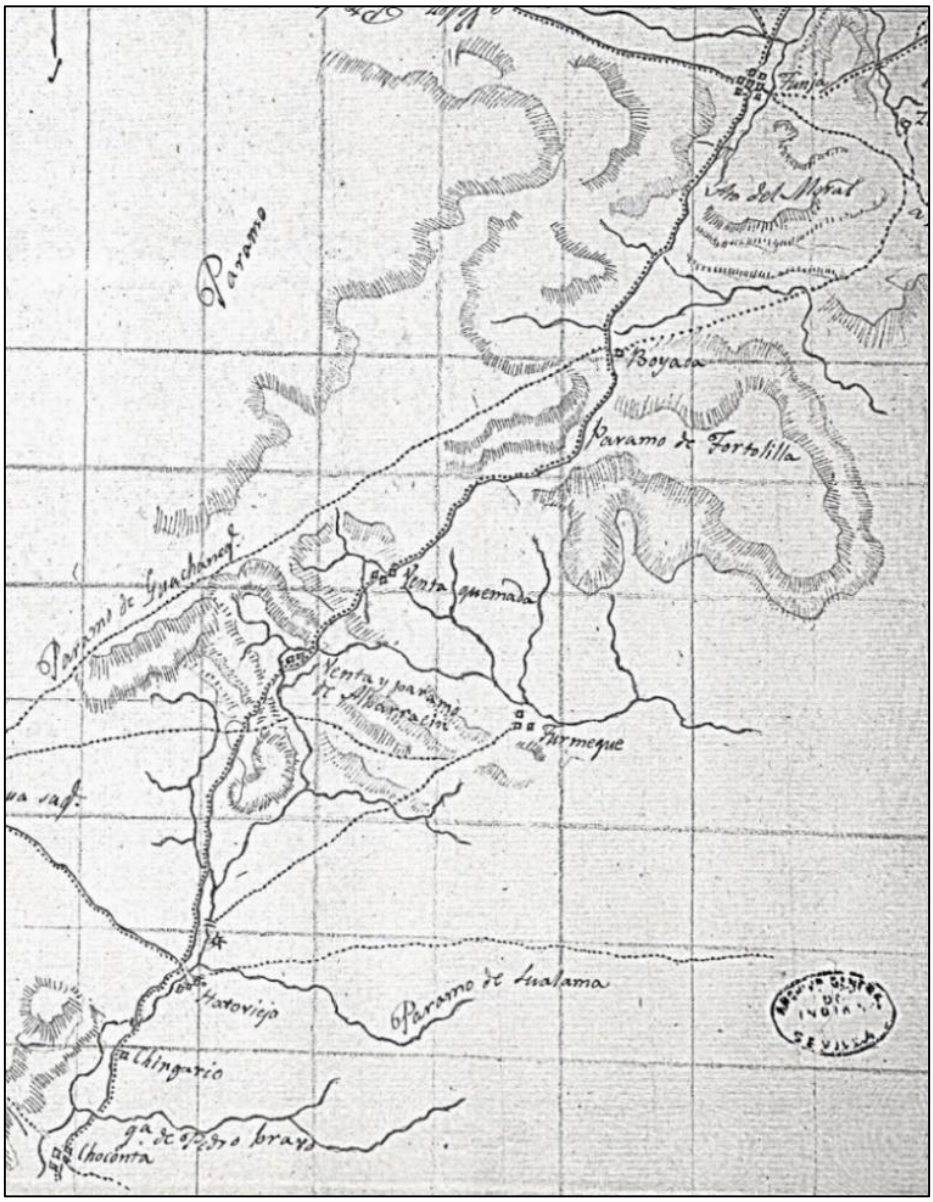


Figura 4.113. Tramo Tunja-Chocontá

[439] MORA, K. "Conexiones entre Tunja …". Pág. 55. Modificada.
[440] Mapa de itinerarios que parten de Tunja. 1819. Archivo General de Indias. MP-Panama, 324. Modificada.

Un primer aspecto en el que aparecen discrepancias es en el de las distancias; otro, los tiempos del recorrido pues se desconoce si añadían o no las pausas para comer, para que los animales descansaran, para reunirse con miembros de las poblaciones visitadas y para pasar la noche. En concreto, el primero seguía siendo un problema en 1894, momento en el viajero Jorge Brisson, ingeniero que ofrece datos más precisos, detectaba numerosos errores en los mapas que llevaba, tanto en lo referente a las distancias parciales entre los pueblos como en la dirección y traza de los ríos que servían de orientación. Y es que la medida empleada, la legua, y su equivalencia en kilómetros, variaban según los lugares y las apreciaciones personales. Él mismo, en sus cálculos ofrece datos no coincidentes, pues en unos recorridos considera que una legua equivale a 5 km mientras que en otros sólo a 4. Brisson complementaba su información con apuntes sobre los tiempos exactos de los trayectos, excluyendo los que dedicó a alimentarse, descansar y a los compromisos sociales. Informaba también de los lugares en donde los viajeros podían hacer una pausa. La Tabla 4.21[441] muestra las distancias y tiempos por tramos del camino Bogotá-Tunja según Jorge Brisson en 1894, resaltando los puntos en los que pernoctó.

TRAMO	DURACIÓN (h/m)	DISTANCIA (km)
Chapinero-Usaquén-Puente del Común	2h 30m	27,5
Puente del Común-Cajicá-***Zipaquirá***	1h 30m	20
Zipaquirá-Nemocón	3h	30
Nemocón-***Venta Bonitavista***	3h	
Venta Bonitavista-Chocontá	2h 30m	10
Chocontá-Hatoviejo	2h 45m	12,5
Hatoviejo-Venta Las Pilas (río Albarracín)	4h 45m	17,5
Venta Las Pilas-***Ventaquemada***	2h 15m	
Ventaquemada-Tunja	5h 30m	34,5
TOTAL	27h 45m	151

Tabla 4.21. Distancias y tiempos por tramos del camino Bogotá-Tunja (1894)

TRAMO	DISTANCIA (km)
Bogotá-Zipaquirá	55
Zipaquirá-Chocontá	45
Chocontá-Tunja	68,5
TOTAL	168,5

Tabla 4.22. Distancias entre Tunja y Bogotá (1900)

El propio Brisson, años después, en 1900, informando sobre este mismo camino modificaba sus apreciaciones anteriores acerca de su longitud, alargándolo 18 km. Sus datos se recogen en la Tabla 4.22[442].

La información sobre el estado del camino dependía de la época en que se recorría y de si había sido mantenido o reparado. En todo el periodo considerado por Mora, el transporte de bienes y personas se realizó con indios porteadores, mulas y caballos y, en algunos tramos, con carretas. El viajero Miguel de Santisteban, en su viaje de Lima a Caracas, en 1741 (ver Figura 4.112 sobre el camino que recorrió de Tunja a Bogotá), diferenciaba cruces sobre los ríos que eran muy distintos: un puente de palos[443] que permitía atravesar el río de Sopó; un paso en barqueta por el río Tibitó, de estrechas márgenes, pero hondo en tiempo de lluvias; un puente de piedra de formación natural que le daba su nombre a la venta Puente Piedra, y un puente de materiales indeterminados en la venta de Boyacá. Asimismo, la topografía y estado del camino pasaba de ser de *tierra casi llana y de praderas* entre Santafé y Nemocón, a *un camino desigual pero sin aspereza*

[441] MORA, K. "Conexiones entre Tunja …". Pág. 59. Modificada.
[442] Autor con datos de MORA, K. "Conexiones entre Tunja …". Pág. 59.
[443] Posiblemente similar al que encontró el militar William Duane en 1882-1883, consistente en una plataforma de árboles tendidos sobre la corriente, entrelazados unos con los otros, revestidos por haces de maleza, sobre los cuales se había apisonado firmemente una capa de tierra y de grava. MORA, K. "Conexiones entre Tunja …". Pág. 60.

ni peligro, aunque hay un retazo de monte claro algo pantanoso hasta Albarracín, y de allí a Tunja *desigual y estando mojado, como lo encontramos, muy resbaladizo hasta que se desciende a un valle que tendrá poco menos de una legua donde sobre una loma está la ciudad*. En contraste, al iniciarse la década de 1850, el diplomático Manuel Ancízar señalaba que el camino, en este mismo tramo, no solo no había mejorado, sino que estaba en peores condiciones, pues el puente sobre el río Boyacá, donde se había librado la batalla por la independencia en 1819, había desaparecido; además, informaba de que en las calles mal empedradas de Tunja crecía la hierba por falta de tráfico y no había puentes ni camino bien transitable para entrar a la ciudad, lo que indicaba una total ausencia de *policía y buen gobierno.*

En cuanto a los lugares de descanso, la documentación sólo menciona que en la época virreinal existía una venta en Albarracín, donde había una hacienda del mismo nombre que se mantuvo, al menos, hasta la época de Brisson (1894). De ella, Santisteban decía que en ella:

> *se encuentra todo lo necesario porque en este sitio hay muchos ranchos de mulatos que siembran trigo, papas y otras legumbres, y pudieran criar mucho ganado, porque los pastos son muy apropiados para este efecto*[444].

Viajeros más tardíos, en época republicana, citan la posada de la Cascada, la venta de la laguna de Suesca y la de Serrezuela, existiendo cierta confusión en los nombres y ubicaciones, que fueron cambiando a lo largo del tiempo.

4.10.4.4. *Ciudad y puerto de Honda*[445]

En febrero de 1551, el capitán Francisco Núñez Pedroso obtuvo de la Audiencia de Santafé de Bogotá una real provisión para pacificar y poblar las tierras donde posteriormente se levantarían Honda y Mariquita. Allí encontró minas de oro y plata de modo que, para poder controlarlas más efectivamente, se le autorizó que erigiera una ciudad en la región; así lo hizo, fundando San Sebastián de Mariquita el 28 de agosto de 1551. El nuevo asentamiento estaba ubicado unos 16 km al oeste del río Magdalena, distancia que, debido a la favorable topografía y vegetación del terreno, permitía hacer sin grandes complicaciones un camino hasta él para sacar los metales obtenidos en las minas por vía fluvial.

Mientras tanto, en España, en 1552 Carlos I ordenó a las autoridades de Cartagena y Santa Marta que organizaran la navegación por el río Magdalena, permitiendo a los nativos bogar libremente en sus canoas, pagándoles lo estipulado por el transporte que realizaran. En 1559 se licitó el primer contrato de navegación y en 1560 se construyeron los champanes que comenzaron a desplazarse de forma regular hacia 1564[446].

Un hecho de gran transcendencia para el devenir posterior de Mariquita fue que la Audiencia, el 17 de agosto de 1555, decidió cerrar el embarcadero y camino a Vélez por el río Opón debido a su peligrosidad y a la elevada mortandad de los nativos que, desde 1537, transportaban sobre sus hombros las cargas a y desde dicha ciudad. Poco después, el 21 de noviembre, la el

[444] MORA, K. “Conexiones entre Tunja …”. Pág. 62.
[445] Salvo otras referencias el capítulo se basa fundamentalmente en (1) GUZMÁN, H. “Aspectos históricos y técnicos del río Magdalena. Una visión sobre experiencias en el río”. *Hojas Universitarias.* Nº 5. Págs. 35-44. https://revistas.ucentral.edu.co/index.php/hojasUniv/article/view/1114. Consultada el 8 de diciembre de 2024; (2) PRIETO, E.E. *Centro histórico de Honda: puesta en valor e inserción en el siglo XXI.* Trabajo presentado para optar al título de magister Restauración de Monumentos Arquitectónicos. Pontificia Universidad Javeriana. Bogotá. 2009. Págs. 34-36, 38, 45-46, 49-51, 54-55, 65-66, 71-77.
[446] DUQUE-ESCOBAR, G. *De los champanes por el Magdalena*. https://www.youtube.com/watch?v=ZQ5f5fgtqqc. Consultada el 8 de diciembre de 2024.

tribunal ordenaba abrir un camino desde la villa minera hasta un embarcadero en el río y de éste a Bogotá, con objeto de que reemplazara la ruta de Vélez. Para ello, mandó a Alonso de Olalla que explorara el terreno con objeto de abrir esa vía y ubicar un puerto fluvial que, además de vincular comercialmente Bogotá con el valle del río Magdalena, sirviera de escala para la redistribución de productos con destino a Tocaima, Ibagué y Mariquita.

Olalla encontró que, cerca de Mariquita, a la altura de la desembocadura del río Guali en el Magdalena, lugar próximo a donde vivían los indígenas honda, existían y existen unos rápidos que impedían la navegación aguas arriba: es lo que actualmente se denomina El Salto, sitio de poco calado que, históricamente, ha sido un lugar de pesca para los nativos.

Figura 4.114. Honda y sus embarcaderos

Figura 4.115. Honda a finales de siglo XVI

Precisamente, la escasa profundidad del río en ese punto, fue lo que condicionó la ubicación del embarcadero anejo a Mariquita. Decidido el sitio, se construyó aguas abajo del Salto, a corta distancia, un embarcadero denominado Arrancaplumas; un segundo muelle, levantado 4 km hacia el norte, río abajo, en el lugar llamado Caracolí, completó las dársenas (Figura 4.114)[447]. Una descripción de 1863 proporciona una idea de lo que era realmente el Salto de Honda, cuya situación puede apreciarse en esta misma figura:

> *El salto llamado Negro o de Honda no es otra cosa que un raudal producido por las rocas y la fuerte inclinación del rio, pues enfrente de la ciudad, en una distancia de 200 m, hay una diferencia de nivel de 9,5 m. Más abajo de la boca del rio Gualí, hasta la Bodega* (Arrancaplumas), *su desnivel es de 3 m; arriba del salto, en 150 m, hay un desnivel de casi 2 m. De manera que en una distancia de un sexto de un miriámetro* (1.666 m), *hay un desnivel de 14,5 m, que es lo que produce la fuerza del raudal llamado impropiamente Salto de Honda*[448].

Los embarcaderos citados fueron los dos puntos estratégicos de entrada y salida de toda clase de mercaderías que se guardaban en unos almacenes (bodegas) construidos junto al punto de encuentro de los dos ríos. La Figura 4.115[449] muestra cómo debía ser este lugar a finales del siglo XVI; los restos actuales de estas instalaciones pueden apreciarse en las Figuras 4.116[450] y 4.117[451].

El sitio se denominó Honda debido a la etnia nativa que vivía en sus proximidades. Los primeros edificios construidos fueron las bodegas para almacenar las mercancías. Las levantaron Alonso de Olalla y Hernando de Alcocer que, muy posiblemente, también debieron erigir casas o

[447] Autor sobre base de Google Earth.
[448] PÉREZ, F. *Jeografía física i política de los Estados Unidos de Colombia.* Bogotá. 1863. Pág. 17.
[449] PRIETO, E.E. *Centro histórico de Honda …* Pág. 36. Modificada.
[450] PRIETO, E.E. *Centro histórico de Honda …* Pág. 21.
[451] PRIETO, E.E. *Centro histórico de Honda …* Pág. 39.

chozas como viviendas para las personas que las cuidaban, las cuales constituirían el asentamiento inicial de la localidad, que se ampliaría rápidamente para acoger a los embarcadores, comerciantes y empresarios de la navegación o de las canoas en que ésta se hacía.

Figura 4.116. Puerto de Arrancaplumas

Figura 4.117. Embarcadero Caracolí

La instalación portuaria pronto se transformó en una especie de aduana donde se efectuaba el control tanto de los productos que por allí pasaban, como de las personas que llegaban de ultramar a instalarse en el Nuevo Reino o que, simplemente, estaban de paso hacia destinos situados más al sur, como Popayán, Pasto o, incluso, Quito. Por ello, desde el primer momento, las autoridades concedieron gran importancia al embarcadero de Honda, creando el mismo año de 1555 la alcaldía dotándola de personal que garantizase el cumplimiento de las órdenes que eran impartidas por la Audiencia.

La sociedad formada por los citados Olalla y Alcocer fue la encargada de construir el camino de herradura que comunicaría Honda con Bogotá, por Villeta, pueblo que desde 1551 estaba unido por una vía con la capital, por lo que sólo le harían falta algunas modificaciones, y que había sido realizada los dos citados. El coste de la obra fue de 20.000 pesos de los cuales la sociedad solo percibió 3.000 de las autoridades. Sin embargo, el 8 de junio de 1558, la Audiencia concedió a Olalla y Alcocer el monopolio de los servicios de navegación por el río Magdalena, desde Chucurí (Barrancabermeja) hasta Honda. Este nuevo enlace debió quedar abierto en 1559 y fue un elemento que impulsó de manera definitiva el desarrollo de la población que llegó a constituirse el primer puerto del Nuevo Reino por ser el centro intermodal de comunicaciones hacia el exterior y hacia la capital neogranadina y su territorio circundante.

La *Memoria de los pueblos de la gobernación de Popayán*, de 17 de febrero de 1583, de Francisco Guillén, citaba la importancia del vecindario de Honda debida al tráfico comercial y a la abundancia de pescado, sin duda relacionada con El Salto (o rápidos) del río Magdalena y su afluente el Gualí y los arroyos inmediatos:

> […] *Hay ordinariamente mucho concurso de gente de las que suben el río arriba y vienen de la gobernación de Popayán y de otras partes para emplear y tratar con sus mercancías, y para ir a los reinos de España por ser, como es dicho, el pueblo de Honda y su avío, el mejor que hay en este reino. Hay en el dicho pueblo de Honda un salto que el río Grande hace, donde se mata cada un año más de 4.000 arrobas de pescado que llaman bagre, sin otro mucho menudo que allí toman, donde se provee todo lo más de este reino en tiempo de Cuaresma*[452].

[452] GUILLÉN, F. "Memoria de los pueblos de la gobernación de Popayán y cosas y constelaciones que hay en

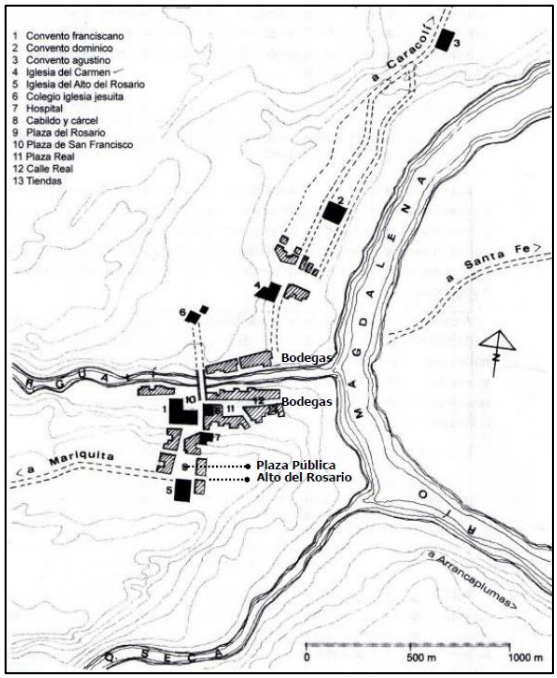


Figura 4.118. Honda a finales del siglo XVII

Honda creció a partir de las bodegas y casas anexas impulsada por la dinámica comercial, desarrollo que se consolidó en el siglo siguiente, como muestra la Figura 4.118[453].

Este crecimiento fue fomentado por el progreso del comercio a lo largo de los siglos XVII y XVIII. La construcción de nuevos almacenes en 1741 y 1752 obligó a desarrollar la infraestructura urbana y consolidó la función comercial del puerto.

Una de las prioridades del siglo XVIII siguió siendo la de los caminos debido a que acortar distancias en un territorio tan mal comunicado y de tan fuerte relieve mejoraba los costes y facilitaba la conexión de los centros distribuidores de las diferentes ciudades y regiones. La apertura de nuevas vías supuso progresar, especialmente, en el suministro urbano. El río Magdalena definitivamente quedó establecido como el eje en el que confluían varios de los caminos principales del interior así como los ramales que comunicaban las ciudades con el río, constituyendo una red de caminos principales y secundarios que se erigieron en factores fundamentales para la permanencia de Honda como centro redistribuidor. De esta forma, en la segunda mitad del siglo XVIII, la villa portuaria experimentó un incremento notable de su actividad debido a la conectividad que suponía la circulación por el Magdalena; la población española se acrecentó y progresó llegando, incluso, a construir casas con techumbres de tejas, con sus tiendas. La Tabla 4.23[454] proporciona las distancias entre distintos puntos del trayecto por el río, según la Naviera Fluvial Colombiana, S.A.

TRAMO	DISTANCIA (km)	
	Parcial	Total
Barranquilla	0	0
Tamalameque	406	406
Barrancabermeja	225	631
Opón	7	638
Carare	36	674
Río Negro	164	838
La Dorada	50	888
Honda	42	930

Tabla 4.23. Distancias fluviales por el río Magdalena

Hacia el año 1795 la prosperidad de Honda había llegado a su cénit de modo que, en lo sucesivo, se evidenciaron síntomas de relativo estancamiento. ¿Las causas? Posiblemente la más importante fue la apertura de nuevos caminos y rutas comerciales por otras regiones vecinas con los que tuvo que compartir la entrada, salida y distribución de las mercancías que anteriormente monopolizaba. De esta forma, pese a seguir siendo un puerto interior de gran importancia, la prosperidad de la villa decayó, siguiendo la misma tendencia que las minas de Mariquita, que no

ellos", 17 de febrero de 1583. En *PRIETO, E.E. Centro histórico de Honda …* Pág. 66.

[453] PRIETO, E.E. *Centro histórico de Honda …* Pág. 50.

[454] WIKI NEOTRÓPICOS. *Cuadro de distancias del río Magdalena.* https://wiki.neotropicos.org/index.php?title=Cuadro_de_distancias_del_r%C3%ADo_Magdalena. Consultada el 8 de diciembre de 2024.

respondieron a los esfuerzos realizados para reactivarlas y tuvieron que cerrar. El estancamiento de Honda fue destacado en un informe que, en 1803, redactó el párroco Alejo A. Castro para el cabildo.

Poco tiempo más tarde, ocurrió un hecho dramático que sería vital para Honda. El 16 de junio de 1805, a las 3h 15m de la madrugada, tuvo lugar un terremoto destructivo de magnitud 6,1 e intensidad máxima 9, que asoló la villa, causando, al menos, 121 fallecidos y 109 heridos. La mayor parte de las construcciones de tapial y calicanto, tales como varios conventos, la fábrica de aguardiente, el puente de piedra sobre el río Gualí (Figura 4.120)[455] y numerosas viviendas y bodegas, quedaron destruidas o afectadas; en total colapsaron 222 construcciones y otras 353 quedaron seriamente dañadas. Se desconoce con certeza durante cuánto tiempo fueron sentidas las réplicas, pues aunque el párroco de Guaduas informó que seis días después del sismo aún se sentían temblores, hay otros testimonios, menos fiables, que las alargan a 4 meses. Los edificios arruinados en Honda perduraron en ese estado durante varias décadas, lo cual fue reportado por los viajeros que llegaron allí muchos años después[456].

Figura 4.119. El río Magdalena a su paso por Honda[457]

[455] SERVICIO GEOLÓGICO COLOMBIANO. *Sismo del 16 de junio de 1805 en Honda (Tolima).* 2019. https://srvags.sgc.gov.co/PortalWeb/Infografias-sismos-historicos/26-Infografia-sismo-1805-06-16-Honda.pdf. Dibujo por José María Gutiérrez de Alba (1870-1874). Consultada el 8 de diciembre de 2024.
[456] SERVICIO GEOLÓGICO COLOMBIANO. *Sismo del 16 de junio …*
[457] SUÁREZ, J. "El río Magdalena pasando por Honda, Tolima". En *ANÓNIMO. ¿Dónde nace el río Magdalena?* 2021. https://www.misenal.tv/noticias/donde-nace-el-rio-magdalena. Consultada el 28 de diciembre de 2024.

Figura 4.120. Ruinas del antiguo puente de piedra sobre el Río Gualí, años después del sismo, y nuevo puente de hierro

Arruinadas las bodegas, lo que más dañó al comercio fue que las mercancías tuvieran que dejarse a la intempere, en las playas, porque no había sitio donde guardarlas. La necesidad apremiante de su reconstrucción fue atendida por los comerciantes particulares que levantaron otras nuevas utilizando materiales de las antiguas y llevando piedra y madera desde Mariquita. En 1809 los almacenes estaban ya funcionando.

Debido a este incidente la villa no sólo estaba arruinada sino que había perdido su importancia comercial; hacia 1819, quedaba reducida a su mera condición de puerto. Todavía conservaba ruinas de iglesias y conventos, pero ninguna de ellas estaba en situación de poderse reedificar. En 1825, el viajero sueco Carl August Gosselman estuvo en Honda; al respecto señalaba que:

> *Aún se pueden ver en ruinas la iglesia central y muchas de sus casas distinguidas. En la misma catástrofe resultó destruido el bello puente de piedra sobre el Gualí. En su reemplazo se alza uno largo y delgado de bambú que une los dos extremos de la ciudad. Todas las ruinas muestran la grandeza que debió alcanzar Honda en la época de la ocupación española. Por aquel entonces daba cobijo a 10.000 habitantes y ahora no alcanza a la mitad de esa cifra*[458].

La llegada de la independencia parece que contribuyó, aún más, a su declive, que recibió un nuevo impulso negativo con la inundación ocasionada por el río Lagunilla, que tuvo lugar el 19 de febrero de 1845.

Después de estas catástrofes, hacia 1847, Honda inició un lento proceso de recuperación que se aceleró con la introducción de la navegación a vapor (Figuras 4.121[459] y 4.122[460]). Este medio de transporte se normalizó con las exportaciones de tabaco, pues antes se habían empleado canoas (Figura 4.123)[461], bongos y champanes[462] (Figura 4.124)[463]. Para hacerse una idea, este último tipo

---

[458] PRIETO, E.E. *Centro histórico de Honda …* Pág. 74.

[459] https://www.researchgate.net/figure/Bodega-de-Arrancaplumas-se-observan-las-embarcaciones-sobre-el-rio-Magdalena_fig2_336935512. Consultada el 8 de diciembre de 2024.

[460] STEVENSON, A. *Navegando por el río Magdalena*. https://laolacaribe.com/navegando-por-el-rio-magdalena/. Consultada el 8 de diciembre de 2024.

[461] GÓMEZ, A.; DOMÍNGUEZ, C. "Quinerías y caucherías de la Amazonia". En *USECHE, M. (Ed.) Caminos reales …* Pág. 203.

[462] Canoa: Embarcación pequeña, muy angostas, que consistía en un tronco ahuecado impulsado por velas unas veces y otras con vigas y remos. En su interior no había techumbre.
Bongo: Canoa grande construida con un tronco de árbol vaciado.
Champán: Bongo de gran tamaño protegido en su parte central por un tejado de caña y de hojas de palmera. Era la embarcación más grande; tenía una longitud de 20 m y 2,5 m de ancho. Era movida por 12 a 20 bogas comandados por el patrón.

de embarcación estaba impulsada por bogas provistos de largas varas que apoyaban sobre el fondo del río, desplazando la embarcación hacia delante andando por sus bordas; eran los únicos vehículos de transporte de carga y pasajeros, con una capacidad de 20 a 25 t y una velocidad promedio de 20 km/día en dirección aguas arriba, contra la corriente, y del doble hacia aguas abajo.

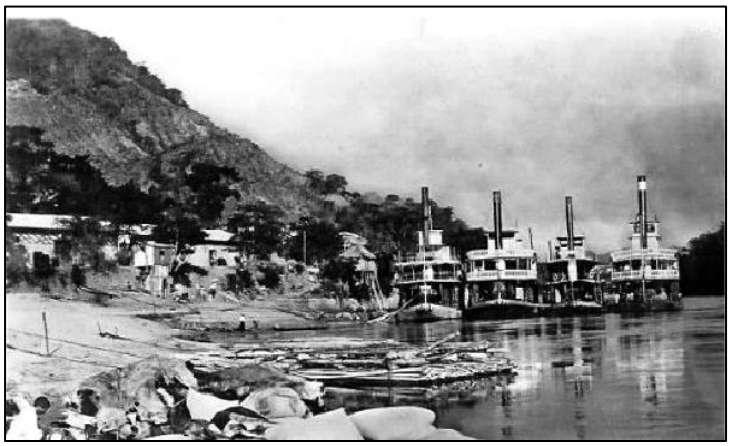


Figura 4.121. Muelle y bodegas de Arrancaplumas y barcos a vapor en 1848

Figura 4.122. Barco a vapor con rueda de paletas por el Magdalena

Figura 4.123. Canoa

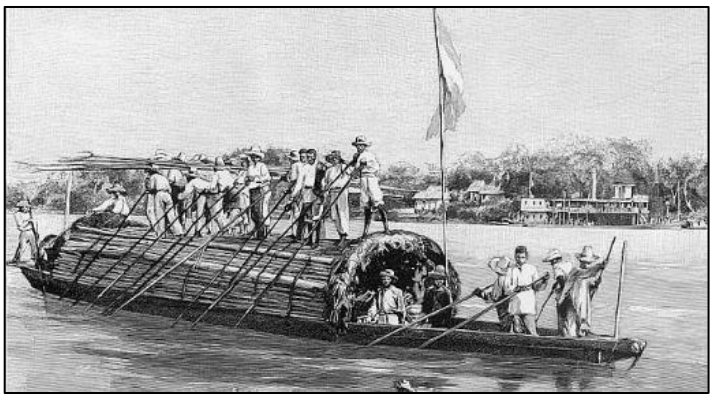


Figura 4.124. Champan por el Magdalena (1823)

Figura 4.125. Calles y casas del casco histórico de Honda

[463] https://www.researchgate.net/figure/Champan-se-observa-navegando-el-rio-Magdalena-Fotografias-de-Thomas-S-1823-Tomado-de_fig1_336935512. Consultada el 8 de diciembre de 2024.

Se navegaba doce horas diarias; por las noches, se amarraba el champán a algún árbol de la orilla, y se dormía en la playa o en alguna choza. El viaje desde Barranquilla hasta Honda duraba de 45 a 60 días, dependiendo de que hubiera que cambiar de bogas por deserción o insurrección en algún pueblo ribereño. En Mompós se abastecían de los alimentos necesarios para el viaje, que solían consistir en carne salada, manteca, arroz, galletas de maíz o de arroz, pan de cazabe y chocolate[464].

La importancia que cobró el río Magdalena con la navegación a vapor y las políticas de libre cambio posibilitaron la introducción de bienes manufacturados europeos y la exportación de productos tropicales, sustituyendo Barranquilla a Cartagena y Santa Marta, lo que favoreció a Honda debido a su articulación directa a través del río con aquella ciudad.

La apertura de agencias de importación y exportación, de bancos y de casas de comisionistas, todo ello producto de la actividad de los comerciantes locales y de otros provenientes de Bogotá, Antioquia y del extranjero, impulsó la reconstrucción de la villa (Figura 4.125)[465] . El Peñón del Conejo (hoy La Dorada), 42 km aguas abajo de Honda, fue seleccionado como nuevo terminal de línea debido a su mayor calado; allí se construyeron bodegas, casa de huéspedes y corrales para las mulas. Las razones precisas las daba el ya reseñado Felipe Pérez en 1863 explicando que, en el Magdalena, desde las bodegas de Honda hasta la vuelta de la Madre de Dios, había 25 km. Los buques de vapor que no se atrevían a subir, o que no podían hacerlo hasta los embarcaderos de Honda, fondeaban en dicha vuelta enviando a la ciudad las mercaderías y los pasajeros en champanes. Y es que, compelida la corriente fluvial por el impulso mecánico del Salto de Honda, reducida la anchura del río hasta 125 m, con curvas frecuentes, y obstruido el cauce por bancos de arena longitudinales que aumentaban la estrechez del canal navegable, la velocidad de la corriente era muy alta, produciéndose raudales en los que el agua circulaba a 8.800 m por hora, lo que dificultaba la subida de los buques de vapor hasta el puerto de Honda, obligándoles a rendir viaje en Conejo o en la vuelta de la Madre de Dios[466], donde también se levantaron almacenes. Además, como Honda se sitúa en la orilla izquierda del río y Bogotá está en la derecha, para llevar y traer mercancías a ésta, se construyeron en dicha margen unas nuevas bodegas denominadas de Bogotá.

A finales del siglo XIX la villa proseguía con su recuperación económica, beneficiándose del aumento de la navegación a vapor, de la reactivación de la minería y de la exportación de café. Todo ello favoreció, además, el crecimiento de su casco urbano[467]; estas tendencias expansionistas favorables han continuado mejorando la ciudad hasta el día de hoy.

4.10.4.5. *Camino de Honda a Bogotá*

El primer camino real fue el de Honda a Bogotá, pasando por Guaduas, Sasaima y Facatativá, contratado y construido hacia 1555 por los fundadores de Villeta, Alonso de Olalla y Hernando de Alcocer. Esta vía, estructuralmente hablando, podía dividirse en dos partes bien diferenciadas: la primera era la sabana de Bogotá, una llanura inundable; la segunda, la tierra firme más allá de la llanura, hasta Honda, que no tenía este problema. La Figura 4.126[468] muestra una representación de

[464] CARVAJAL, J.A. "Honda, eje de modernización del siglo XIX al siglo XX e identidad del siglo XXI". *Esempli di Architettura.* Nº julio. 2018. Pág. 4-5.
[465] PRIETO, E.E. *Centro histórico de Honda …* Págs. 138, 139. Fotografías de Jorge Caballero Leguizamón.
[466] PÉREZ, F. *Jeografía física …* Págs. 17, 19.
[467] CARVAJAL, J.A. "Honda, eje de modernización …". Págs. 3, 13.
[468] Mapa de la sabana de Bogotá. Archivo General de Indias. MP-Panama, 336.

Figura 4.126. Sabana de Bogotá (1614)

la planicie bogotana encargada por la Audiencia en 1614, en la que se aprecian las tierras, poblaciones, pantanos y ciénagas, y la gran cantidad de ganado bovino que pastaba en ellas. Casi en el centro, rodeada de una estructura circular, se encuentra Santa Fe, representada a modo de pequeña villa. Abajo, de lado a lado, se indica el río Bogotá. Arriba, el río de Alfonso Díez y el pueblo de Serrezuela. Del centro a la izquierda se aprecia el camino que llevaba a Tocaima, tras atravesar el río en balsas.

El tramo inicial desde la capital se denominaba camellón de la Sabana (Figura 4.127)[469] y era un camino, relativamente estrecho, levantado sobre el nivel natural del terreno, para evitar su inundación y facilitar el paso por el área de los pantanos y de los suelos anegadizos que, por occidente, cercaban a Bogotá; en esta zona, las vías se volvían prácticamente intransitables durante la estación de lluvias debido a lo encenagado de los terrenos.

Los materiales empleados en la construcción del camellón no debieron variar mucho en el transcurso de los siglos. En la base se disponían piedras grandes para afianzarlo, que se cubrían con capas de arena, barro y piedras menores de diferentes tamaños y cortes. A ambos lados se cavaban zanjas, algunas empedradas, que permitían que las aguas fueran a parar a las alcantarillas

[469] Archivo General Militar de Madrid. CABRER, C.F. Croquis de la ciudad de Santa Fe de Bogotá y sus inmediaciones. Santa Fe, 15 de abril de 1797. Sig. COL-17/8. https://bibliotecavirtual.defensa.gob.es/BVMDefensa/es/consulta/registro.do?id=113299. Consultada el 16 de febrero de 2025. Modificada.

construidas al efecto o al río Bogotá. En el siglo XIX, los bordes laterales se reforzaron con trozos de madera, a manera de estacas, para impedir que se desmoronasen con las lluvias. El piso estaba cubierto de cascajo y otros materiales con tierra apisonada, por lo que se deterioraba fácilmente cuando llovía.

Figura 4.127. Camellón a la salida de Bogotá

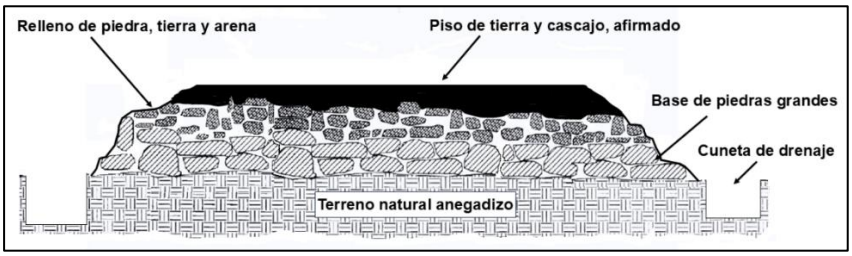


Figura 4.128. Sección del camellón de la Sabana

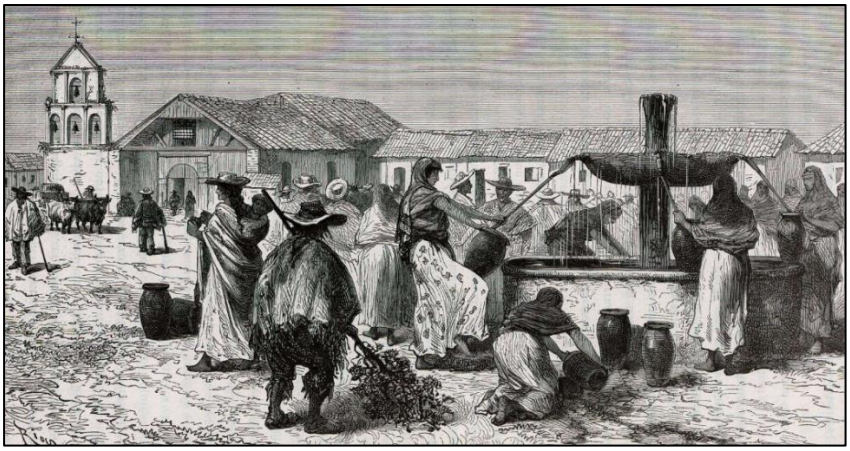


Figura 4.129. Plaza e iglesia de Facatativá (1884)

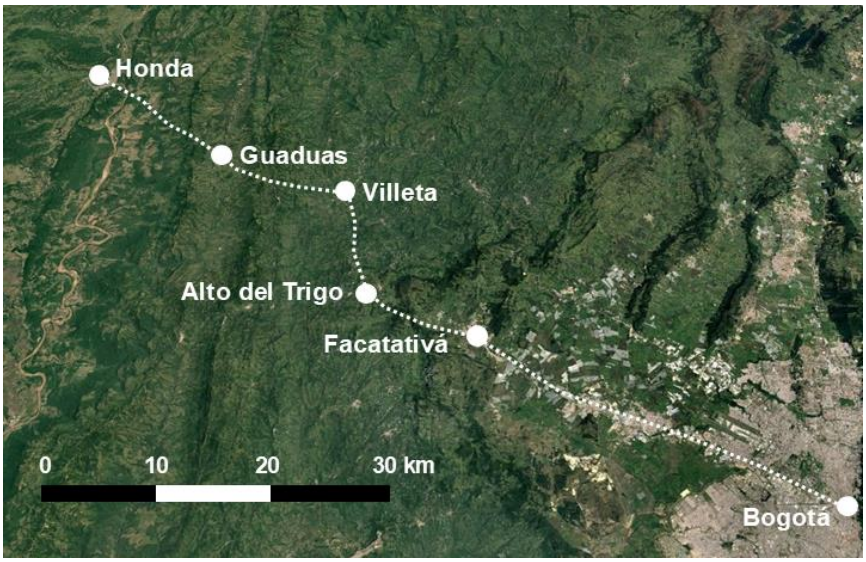


Figura 4.130. Camino de Bogotá a Honda

La anchura del camellón era escasa pues no se podían cruzar dos carretas. La normativa sobre caminos aparecida a finales del siglo XVIII obligó a que tuviera, al menos, 5 varas (4,2 m) de

ancho, para que tal cruce se pudiera realizar. La Figura 4.128[470] muestra una sección esquemática de lo que podía ser el camellón, con los distintos materiales que lo conformaban. Tal como ha sido descrito, no cabe extrañarse de que su estrechez, la densidad de circulación y la falta de apoyos laterales lo dañaran con facilidad, especialmente en la temporada de lluvias, lo que se denunciaba continuamente en los documentos de la época. Sea como fuere, cumplió una función importante que era permitir el paso, mejor o peor, sobre zonas anegadas.

El camellón de la Sabana partía de las afueras de Bogotá, continuaba hacia occidente y, por Facatativá (Figura 4.129)[471], que era el límite de la sabana, continuaba la búsqueda del río Magdalena. Su construcción fue iniciada en 1550 por los ya conocidos Hernando de Alcocer y Alonso de Olalla. El poder que poseían sobre las tierras aledañas al camino, la producción en éstas y el tránsito de ganados que venían de las tierras calientes fueron los incentivos para abrir la vía hacia el río; con el ánimo de lograr provecho en la circulación de los productos de sus haciendas, se propusieron poseer los derechos sobre los embarcaderos que se construyesen sobre el río, lo que consiguieron, como ya se ha comentado.

El segundo tramo, entre Facatativá y Honda, tenía tramos muy pendientes por lo que, en época de lluvias, se tornaba *fragoso*[472] y difícil de transitar (Figura 4.130)[473]. Descendía desde los 2.587 msnm de la primera a los 200 msnm de la segunda, siguiendo un sinuoso trayecto que, aún hoy día, se mantiene.

La Figura 4.131[474] representa una vista idealizada y esquemática del camino completo. Se ha realizado tomando solo la parte final de una representación completa del río Magdalena elaborada el año 1601. En este boceto se aprecian las principales poblaciones, Honda y su puerto, en la orilla opuesta del río, y se insinúa la traza del camino; se destaca la sensación de relieve que se pretende trasmitir y las ubicaciones del río, en la parte inferior, de los pueblos intermedios (Las Guaduas, Villeta, La Palma), en situación media-alta, el ascenso al altiplano y Santafé de Bogotá, en la parte superior.

Debido a sus diferentes características, a la climatología y a la intensidad de la circulación, ambos tramos se deterioraron continuamente precisando reparaciones de muy distinta naturaleza que no siempre se efectuaban con la presteza requerida.

Como ya se ha comentado, el camino de Honda a Bogotá se construyó en dos etapas: inicialmente solo de Bogotá a Villeta con objeto de unir la capital con el río Magdalena a través de su afluente el río Negro. En 1551 ya estaba operativo. Posteriormente, vistos los problemas de la citada ruta, el trayecto fluvial se prolongó hasta Honda, considerándose la solución definitiva al transporte con destino y origen en Bogotá.

En 1581 y 1585, las autoridades de la capital habían recibido dos cédulas reales en las que se les compelía a emplear 600 pesos durante seis años consecutivos en el mantenimiento del camino y del embarcadero de Honda. En ellas se decía que el dinero para las reparaciones podría obtenerse

[470] Autor sobre base de (1) BONNETT, D. "El camellón de la sabana …Pág. 138; (2) LANGEBAEK, C.H.; GIRALDO, S.; BERNAL, A.; MONROY, S.; BARRAGÁN, A.; MORALES, J. *Por los caminos del Piedemonte. Una historia de las comunicaciones entre los Andes orientales y los Llanos. Siglos XVI a XIX.* Santafé de Bogotá. 2000. Pág. 73.
[471] ANDRE, M.E. "América Equinoccial"… Pág. 520.
[472] Fragoso: Áspero, intrincado, lleno de quiebras, malezas y breñas.
[473] Autor sobre base de Google Earth.
[474] Mapa del río Grande de la Magdalena desde su desembocadura hasta más arriba de la ciudad de Mariquita. Archivo General de Indias. MP-Panama, 24. Modificada.

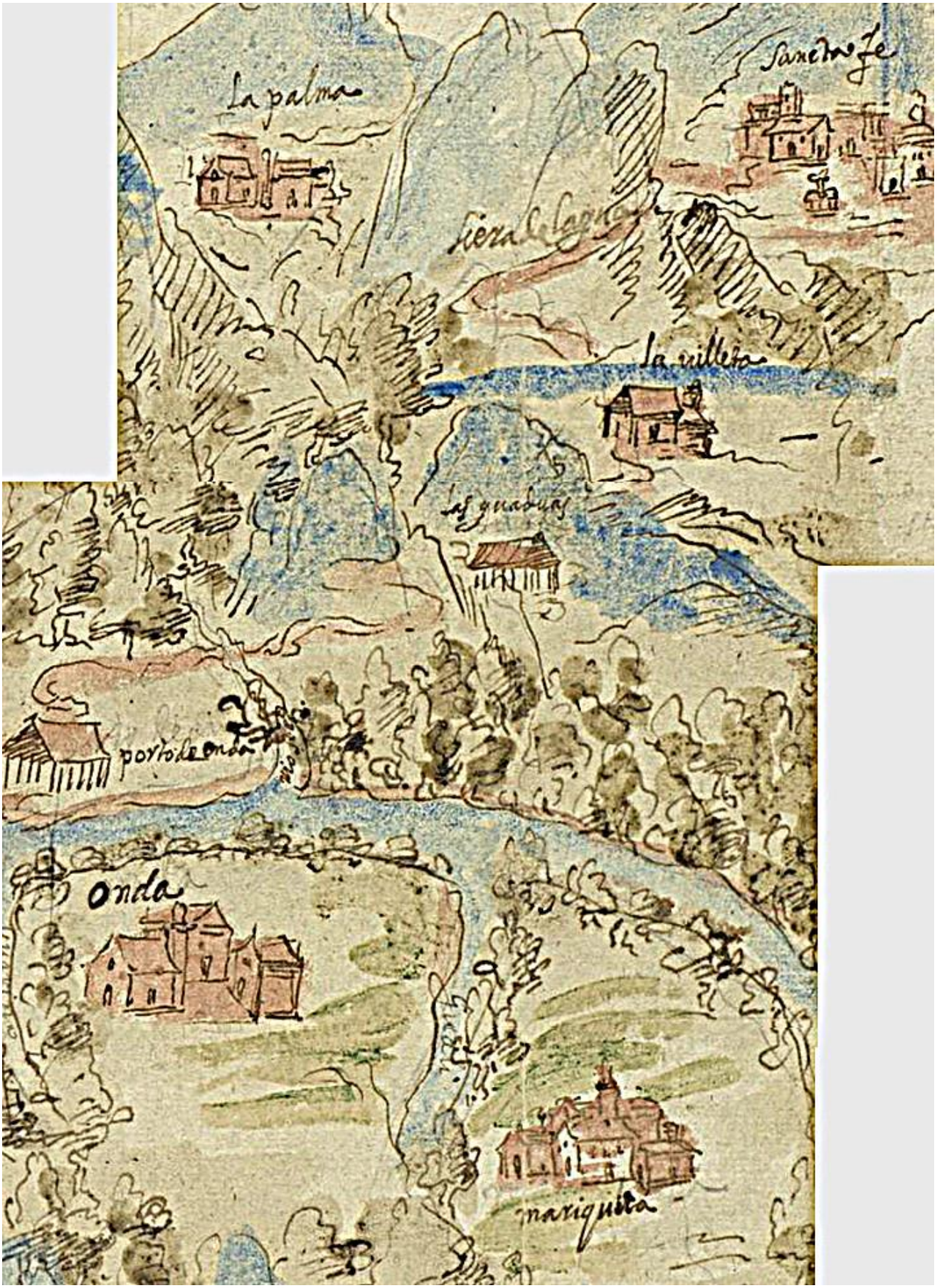


Figura 4.131. Camino Honda-Bogotá (1601)

de los derechos de los puertos del río Magdalena, pero parece que estas cédulas se incumplieron ya que se exigió que, a partir de 1607 y por tres años más, se empleasen los mismos 600 pesos, y que si no había suficientes recursos en el ramo de Propios de Bogotá, se tomaran de los ingresos recibidos por los administradores de los mitayos o de cualquier otra parte; tal era la urgencia de los arreglos del camino.

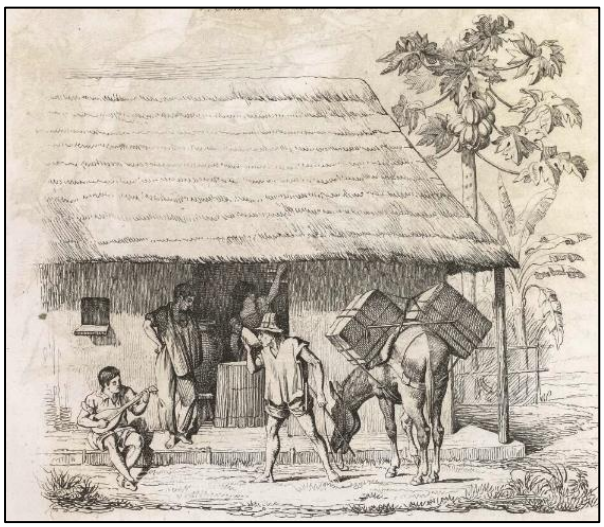


Figura 4.132. Venta entre Honda y Sargento[476]

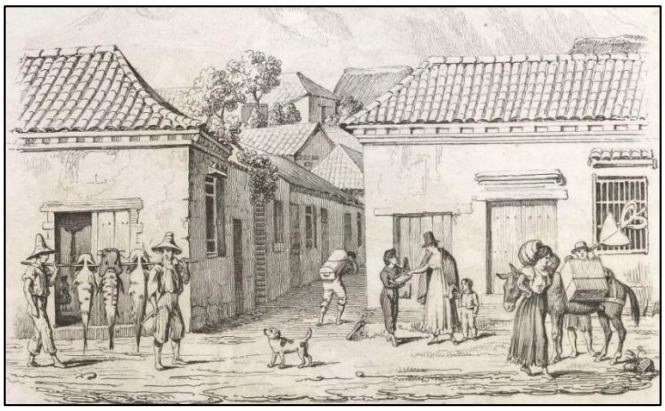


Figura 4.133. Entrada al mercado de Honda[475]

De 1607 en adelante, se requirió permanentemente la reparación del camellón y de los puentes que lo circundaban[477].

Fray Pedro Simón, hacia 1622, describía la salida del camino desde Bogotá en estos términos:

> *El camino real, que es más frecuentado, que es el que va al puerto de Honda, va un camellón o calzada, de medio estado en alto y por a trechos, de un todo de tierra ancho de dos carretas para poder andar aquel camino sin impedimento de los anegadizos y aguas represadas, que por ser tierra llana no tiene corriente*[478].

En cuanto al camino de Mariquita a Bogotá, decía que en 1626, en general, estaba en buen estado, lo calificaba de *acomodado* y afirmaba que por él se circulaba con facilidad[479].

La constante preocupación por reparar la vía a Honda muy posiblemente estaba relacionada con la presión que ejercían los comerciantes ante la necesidad de mantener un buen abastecimiento de la capital pues no eran raros ni la falta de suministros, total o parcial, ni la incomunicación regional, ni los aislamientos temporales, problemas que se agudizaron desde principios del siglo XVIII[480].

Para encontrar escritos que comenten las reparaciones del camino con cierto detalle hay que esperar a las noticias del citado siglo XVIII. En un documento fechado el 1 de julio de 1714, el gobernador, capitán general y presidente de la Real Audiencia Francisco Meneses Bravo, describía

[475] D'ORBIGNY, A. *Voyage pittoresque …* Pág. 72a.
[476] D'ORBIGNY, A. *Voyage pittoresque …* Pág. 72a.
[477] BONNETT, D. "El camellón de la Sabana …". Págs. 125, 128, 131, 132, 137.
[478] SIMÓN, P. *Noticias historiales de las conquistas de Tierra Firme en las Indias Occidentales*. 2ª y 3ª partes. Bogotá. 1892. Pág. 283.
[479] SIMÓN, P. *Noticias historiales …* 2ª y 3ª partes. Pág. 132.
[480] BONNETT, D. "El camellón de la Sabana …". Págs. 132-133.

el estado del camino real y ordenaba a las jurisdicciones de Guaduas y Honda que lo repararan lo antes posible:

> […] *Me han informado personas verídicas lo intratable del camino real del puerto de Honda hasta el pueblo de Facatativá por haber en la inmediación de dicho camino tres montañas como es la que se llaman el Sargento, la de las Guaduas y el monte del Aserradero; y además de las montañas referidas, en la medianía de ellas hay algunos pasos intratables a donde es necesario que las cargas saquen a sus hombros los miserables* (indios)[481] (Figura 4.134)[482].

Figura 4.134. Indio carguero en el camino Honda-Bogotá

Parece ser que los arreglos no llevaron demasiado tiempo ni esfuerzo[483], pero años después las cosas se complicaron bastante. En el año de 1743, unas fortísimas lluvias invernales destruyeron gran parte de las vías de comunicación del Nuevo Reino, incluyendo el camino de Bogotá a Honda. En un escrito fechado el 30 de septiembre de ese año, el cabildo de esta villa informaba de su recomposición tras varios meses de arduos trabajos:

> *Habiendo concluido la obra del camino de esta jurisdicción que va para Santafé, contra demora de tan dilatado tiempo a causa de un cerro de piedra que impedía el paso, cuyo solo duró más de diez meses de trabajo, con crecido número de peones y herramientas, taladros de piedra y maestros que los gobernasen,* […] *se consiguió que lo que antes era dilatado precipicio de piedras y lajas, ahora sea, un camino llano, apacible, breve, y en lo restante de él se ha estado trabajando en el tiempo oportuno por lo impetuoso del invierno*[484]

Tras la reparación, el presbítero Joseph Gregorio Días Quijano, testificó el buen estado en que había quedado:

> *Certifico en la manera que debo y puedo y haya lugar en que, habiendo venido de dicha ciudad para esta villa por el mes próximo pasado de este presente año, por el camino que viene de su jurisdicción,* […] *lo vi muy bien compuesto y traficable que ha quedado para todos, y muy distinto*

[481] Archivo General de la Nación. Sección Colonia. Miscelania. 39, 76, D.91. F. 920- 923. En LANCHEROS, F.A. *Caminos coloniales: una historia de las vías de comunicación en la región central del Nuevo Reino de Granada en el siglo XVIII.* Trabajo de investigación presentado como requisito parcial para optar al título de Magíster en Historia. Universidad Nacional de Colombia. Bogotá. 2017. Pág. 102.

[482] GUTIÉRREZ DE ALBA, J.M. *Indio carguero entre Honda y Bogotá*. 1874. https://babel.banrepcultural.org/digital/collection/p17054coll16/id/290. Consultada el 8 de diciembre de 2024.

[483] LANCHEROS, F.A. *Caminos coloniales …* Pág. 103.

[484] Archivo General de la Nación. Sección Colonia. Mejoras materiales. Tomo XVIII. F. 255. En LANCHEROS, F.A. *Caminos coloniales …* Pág. 103.

de lo que antes había, […] *he oído a los traficantes que las mulas no se tropiecen,* […] *in verbo sacedotis*[485]

Del mismo modo, el comerciante Joseph Carlier declaró sobre la aptitud del camino para el tránsito de mulas (Figura 4.135)[486]:

Que de ida y venida ha pasado y visto el camino que se refiere y que ha quedado bien, claro y capaz para traficar, sin que las mulas ni las cargas que estas conducen, tropiecen[487].

De dicha información se deduce que el Cabildo de Honda cumplió con su obligación de reparar el camino en el tramo dentro de su jurisdicción. Finalmente, el documento comentaba también el buen estado de la vía después de ser recompuesto[488].

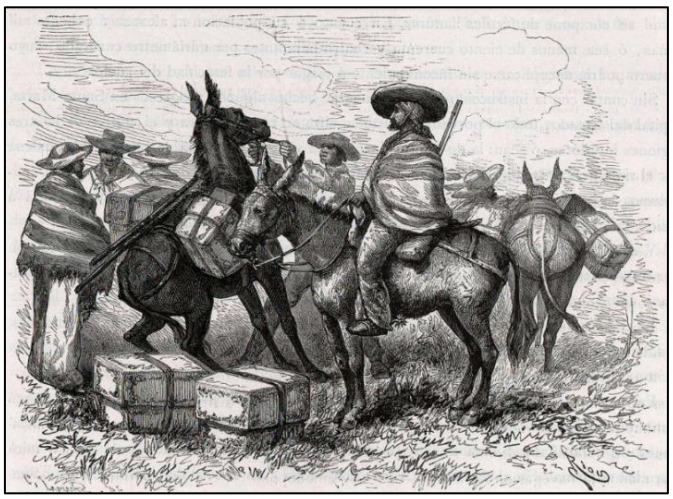


Figura 4.135. Arrieros en el camino de Honda a Bogotá (1884)

Tres décadas después, en 1776, llegado el virrey Manuel Antonio Flórez y Maldonado al Nuevo Reino, emprendió una de sus principales metas políticas, que fue la apertura y reparación de las vías del territorio, dentro de las cuales el camino de Honda a Bogotá era parte principal. Con objeto de conocer su estado real, el 22 de abril de ese mismo año ordenó al ingeniero Ciriaco Galluzo y Páez que lo recorriera y preparara un proyecto para subsanar sus deficiencias. A fin de cumplir dicho propósito, Galluzo elaboró un plano del camino[489], acompañado de una serie de descripciones del estado de cada uno de los tramos de la vía, partiendo de la villa de Honda, que se pueden apreciar en la Tabla 4.24[490].

Un segundo reconocimiento fue realizado por Antonio Monzón, que elaboró un detallado informe de las reparaciones que debían hacerse en los puentes y caminos. Por su parte, Galluzo calculó la mano de obra necesaria, las raciones para los obreros y las herramientas. En resumen, trabajarían 800 hombres simultáneamente en seis lugares, cuya comida sería preparada por 18 mujeres; se necesitarían 30.480 arrobas de carne (fresca y cecina), 250.140 racimos de plátanos, además de una cantidad indeterminada de maíz, lo que proporciona información sobre los

[485] Archivo General de la Nación. Sección Colonia. Mejoras materiales. Tomo XVIII. F. 40r. En LANCHEROS, F.A. *Caminos coloniales …* Págs. 103-104.
[486] ANDRE, M.E. "América Equinoccial"… Pág. 517.
[487] Archivo General de la Nación. Sección Colonia. Mejoras materiales. Tomo XVIII. F. 259. En LANCHEROS, F.A. *Caminos coloniales …* Pág. 104.
[488] LANCHEROS, F.A. *Caminos coloniales …* Págs. 103-104.
[489] Plano no localizado en el Archivo General de la Nación.
[490] Archivo General de la Nación. Sección Colonia. Mejoras materiales. Tomo XVIII. F. 258. En LANCHEROS, F.A. *Caminos coloniales …* Págs. 112-114.

alimentos que se tomaban en este tipo de trabajo. El importe de esta partida era de 50.051p 2r. En cuanto a las herramientas, propuso 379 piezas entre picos (54), palas (50), azadas (30), barretas (25), barrenas (24), cucharas[491] (12), agujas[492] (12), hachas (50), machetes (50) y otras variadas (72). El ingeniero incluyó en su inventario, hierro y cal, pero no los cuantificó. La reparación completa del camino costaría 160.937p 4r; incluía 625p de pólvora que, según Galluzo, sería la primera vez que se utilizaría en estos menesteres, y que, además, sería necesario importarla.

PUNTO	DESCRIPCIÓN
A-B	Villa de Honda, se embarca al punto B.
B	Paso Real. Camino malísimo que llaman Barandillas, en piedra viva y muy pendiente.
C	Venta del Río Seco: Es bueno a excepción de una corta distancia.
E	Estancia de las Cruces. Es regular camino; hay que vadear un río, suele detener a los traficantes.
G	Alto del Monte Sargento. Es una subida muy penosa, áspera, árida y llena de peñones. Los arrieros dicen que en tiempo de lluvias se pone intransitable por horrendos barrizales (Figura 4.136)[493].
K	Villa de Guaduas. Hay que vadear el río Limonar. En estación del invierno trae fuertes sus crecientes; es preciso dejarlo para pasarlo.
L	Alto del Trigo. En lo riguroso del invierno, que por ser tierra muy pedrosa, se forman unos tembladeros tan horribles, que cansan el ganado mular.
O	Alto de Mave. Es tan malo o peor que la subida y más espeso.
M	Venta de Cune. Hasta el remate del monte es bien malo; como a cosa de media hora de camino se halla un volador de piedra muy pendiente. Se pasan tres ríos: el río Villeta, el río Dulce y el río Guayacundo.
P	Montegrande.
R	Venta del Aserradero.
T	Venta de Botello; este monte es malísimo por algún pedregal de que está lleno.
T-Santafé	Da principio el llano hasta Santafé, este llano se puede formar el camino que se quiera; no hay más embarazos naturales que los ríos.

Tabla 4.24. Tramos de la vía de Honda a Bogotá (1776)

Figura 4.136. Subida por el alto del Sargento

Galluzo entregó su proyecto el 13 de agosto de 1776 al virrey que, a la vista de su elevado presupuesto, encargó otro a Antonio Monzón, que rebajó su cuantía a 22.950 pesos, por lo cual desechó la detallada propuesta del primero[494].

A falta de recursos propios para costear la obra, el virrey trató de que la pagaran sus principales beneficiados, los comerciantes, incluyendo los de Cartagena y Mompós. A tal fin, el 22

[491] Cucharas: Cazos para sacar agua de las tinajas.
[492] Agujas: Piezas de hierro que aseguraban los costales de tapial.
[493] ARCINIEGAS, G. "Caminos del mar …". Pág. 31. Modificada.
[494] Archivo General de la Nación. Sección Colonia. Mejoras materiales. Tomo XXI. F. 49v-50r, 85. En LANCHEROS, F.A. *Caminos coloniales* … Págs. 114-118.

de febrero de 1777 emitió un decreto que no consiguió sus fines, por lo que el virrey optó por una vieja estrategia para cumplir con sus objetivos: ordenar que la reparación del camino la costearan los cabildos y las administraciones locales por las que discurría. Para ello, nombró a Francisco Zapata, alguacil mayor del cabildo de Bogotá, responsable de llevar al cabo las obras. A diferencia de Galluzo, fue más pragmático y dividió el camino en seis jurisdicciones y en el mismo número de tramos de la forma que indica la Tabla 4.25[495].

JURISDICCIÓN	TRAMO
Partido de Bogotá	Puente Aranda-Venta de Botello
Parroquia de San Miguel y Subachoque	Venta de Botello-Aserradero
Facatativá	Aserradero-Alto de las Guascas
Villeta	Alto de las Guascas-Alto del Trigo
Guaduas	Alto del Trigo-Quebrada de los Micos
Honda	Quebrada de los Micos-Villa de San Bartolomé de Honda

Tabla 4.25. Tramos a efectos de reparaciones de la vía Honda-Bogotá

Francisco Zapata y el Cabildo de Honda certificaron en una carta al virrey, la finalización de las reparaciones el 3 de octubre de 1777, recomendando a las jurisdicciones y a los propietarios de ventas a lo largo de la ruta, que realizaran los arreglos necesarios por lo menos dos veces al año. Después de estas obras, la vía no volvió a ser recompuesta durante la época virreinal pese a que, finalizando el siglo, los comerciantes se quejaron ante las autoridades de su mal estado[496]. En 1801, Alexander Von Humboldt, tras pasar por el camino, lo describió de la siguiente manera:

> *De Honda se sube a 1.370 toesas[497] yendo hacia Santa Fe de Bogotá. La ruta entre las rocas, -pequeños escalones tallados, sólo de 18 a 20 pulgadas de ancho, de suerte que las mulas pasan con gran trabajo- es mala hasta lo indecible. Se sale de la garganta de la montaña (la boca del Monte) a 4°35' de latitud norte y nos encontramos inmediatamente sobre una gran meseta de más de 32 millas francesas cuadradas, sobre la cual no se ven árboles, es cierto, pero que está sembrada con cereales de Europa y llena de pueblos indígenas. Esa meseta (los llanos de Bogotá), es el fondo seco del lago Funzhe[498].*

Comparado con el resto de los caminos que comunicaban Bogotá con el norte y el sur, el camellón de la Sabana fue el que tuvo mayor número de reparaciones. Para ejecutar estas obras, habitualmente se llamaba a un contratista quien debía responder de ellas; éste llevaba su cuadrilla de trabajadores que solía estar formada por dos grupos: los más especializados (el sobrestante, el maestro, el oficial y el carpintero) y los peones. Los cabildos se responsabilizaban del pago de los trabajos en el tramo de la vía que estaba bajo su jurisdicción. Parte del camino real a Honda se encontraba empedrado. Las herramientas utilizadas para arreglarlo, ya comentadas, solían ser propiedad de los cabildos aunque, algunas veces, debían comprarse o repararse. La construcción de puentes requería personas especializadas. En estas estructuras la madera era un elemento muy importante; se usaban piezas variadas: varas gruesas para las ataguías, rastras de bejuco, pilotes, vigas rollizas, etc.[499]

Los trabajadores de las poblaciones o haciendas aledañas al camino eran obligados a hacer las obras de mantenimiento. Todavía en 1808 se expidió una orden a los corregidores de Bogotá, Guaduas, Villeta, a los *ordinarios de Honda* y a todos los pueblos cercanos al camino para que:

[495] LANCHEROS, F.A. *Caminos coloniales* … Págs. 119-120.
[496] LANCHEROS, F.A. *Caminos coloniales* … Págs. 120-121.
[497] Toesa: Medida francesa de longitud, equivalente a 1,946 m.
[498] HUMBOLDT, A. *Cartas Americanas*. Caracas. 1988. Pág. 74.
[499] BONNETT, D. "El camellón de la Sabana …". Pág. 140.

inmediatamente salgan con los vecinos de sus jurisdicciones a componer sus respectivos tránsitos, hasta dejarlos sin los riesgos que actualmente están ofreciendo, aun para los transeúntes de a pie[500].

4.10.4.6. *Camino de Bogotá a Quito*

Para viajar entre los importantes centros socio-económicos de Bogotá y Quito, separados unos 750 km en línea recta y 1.200 km por caminos, existían dos posibilidades de trazado diferente hasta que se unían en Popayán para luego seguir en un único itinerario por Pasto hasta Quito: por el oriente y por el occidente de las cordilleras. La primera ruta pasaba por Tocaima, Honda, Mariquita, Ibagué, Cartago, Cali y Popayán; la segunda, por Tocaima, Neiva, La Plata y Popayán. Seguidamente se comentan brevemente (ver Figura 4.101 para seguir estas rutas).

4.10.4.6.1. Ruta oriental (por el Quindío)

El trazado y distancias parciales de los distintos tramos se pueden apreciar en la Tabla 4.26[501].

TRAMO	DISTANCIA (leguas)	DURACIÓN (días)
Bogotá-Tocaima	18	3
Tocaima-Mariquita	18	3
Mariquita-Ibagué	18	3
Ibagué-Cartago	22	4
Cartago-Cali	43	2
Cali-Popayán	22	5
Popayán-Almaguer	20	8
Almaguer-Pasto	20	7
Pasto-Quito	40	15?
TOTAL	221	50?

Tabla 4.26. Etapas del camino Bogotá-Quito

Se desconoce la existencia de un único documento que describa el camino en su totalidad por lo que, para conocer sus pormenores, siguiendo a Zuluaga, ha sido preciso considerar su estado en diversas épocas. Tramo por tramo, se destaca lo siguiente:

- **Bogotá-Tocaima**

Los primeros dos tercios desde la capital discurrían por la sabana, llana y de clima frío; era la parte mejor de todo el recorrido, pudiendo circular recuas e, incluso, carretas. El tercio restante se ubicaba en las laderas occidentales de la Cordillera Central, de climas variados.; su estado era malo y las cargas debían portarse a hombros de indios.

- **Tocaima-Ibagué**

Se podía ir por dos rutas. La más usada pasaba por Honda y Mariquita pese al rodeo que se daba pues doblaba la distancia a recorrer (ver Figura 4.101); yendo en línea recta había 18 leguas mientras que por el norte, por Honda, se debían recorrer 48. Por esta vía se seguía el curso del río Magdalena aguas abajo, que se vadeaba frente al puerto de Honda, en donde confluía el camino que venía de Bogotá por Villeta. El tramo Tocaima-Mariquita era llano y bueno, aunque había que vadear numerosos ríos. La ruta directa llegaba hasta Guataquí, en donde se cruzaba el Magdalena

[500] Archivo General de la Nación. Correos. SC 18 ,1. Doc. 19. F. 1-9. En BONNETT, D. "El camellón de la Sabana …". Págs. 134, 136, 137, 140.
[501] ZULUAGA, F.U. "Por la montaña del Quindío". En *USECHE, M. (Ed.) Caminos reales …* Pág. 158.

(Figura 4.137)[502], avanzando hasta el valle Piedras, donde se enlazaba con la vía que venía de Mariquita y conducía a Ibagué. Cuando una recua quería vadear el río por este lugar, se enviaba primero una canoa cargada con los arreos de las cabalgaduras, cajas, objetos encerados, petacas, armas, cuerdas, y demás, de la que no eran desembarcados hasta que llegaban las mulas tras atravesar el río, operación que, con frecuencia, daba lugar a incidentes trágico-cómicos. Un documento de 1776 describe esta situación de la siguiente forma:

> *A las bestias se las hace remontar la orilla hasta unos 200 o 300 m del sitio opuesto en que debe verificarse el desembarque: sigue a la recua una canoa de unos treinta pies de longitud, formada con un tronco de árbol vaciado. Tan angosta es la canoa que a duras penas un hombre puede sentarse en ella. Sin embargo, son tres los que la tripulan: el que va delante maniobra con la palanca y el que va detrás con el canalete, o sea un remo especial que hace las veces de gobernalle: en cuanto al tercero se coloca en el centro y tiene cogidos en las manos todos los rejos o ronzales de cuero de mulas. Imprímese un impulso a la embarcación y esta se aleja de la orilla, remolcando a las mulas, que se introducen en la corriente, protegidas por la misma canoa, a la que van siguiendo a nado. Pronto no se ven más que las cabezas de las cabalgaduras y alguna vez sólo los hocicos. Los arrieros en tanto vociferan y arrojan piedras, armando una zambra de dos mil diablos.* […] *Momento de ansiedad es aquel en que la recua, nadando de concierto, se ve arrollada con violencia por la corriente, que voltea a las mulas, enreda los rejos y amenaza arrastrarlas río abajo*[503].

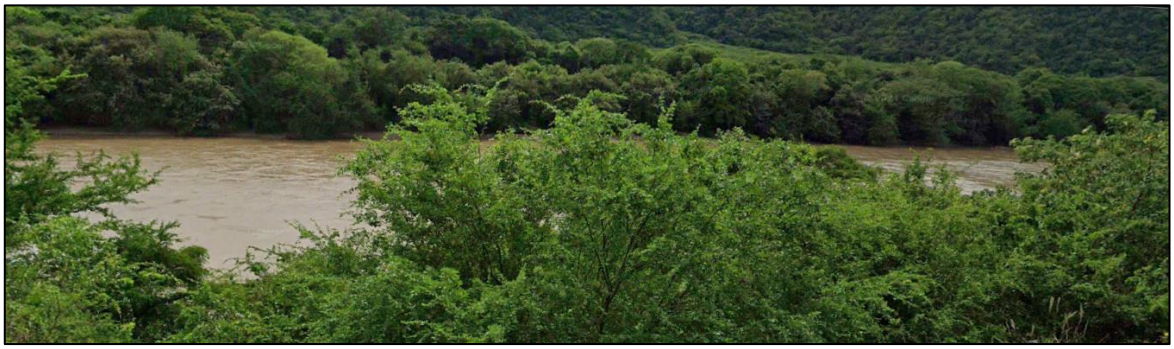


Figura 4.137. Río Magdalena en Guataquí

Figura 4.138. Valle Piedras y camino a Ibagué

Una vez llegados al valle Piedras, el paisaje empezaba a cambiar: el suelo se tornaba árido, pedregoso y cubierto de hierba rasa, y lentamente aparecían árboles de diverso tipo (Figura

[502] Autor sobre base de Google Earth.
[503] MORENO, F.A. *Indios* y *Mestizos de la Nueva Granada* a *finales del Siglo XVIII.* Bogotá.1985. Págs. 99-100. En *ZULUAGA, F.U. "Por la montaña …".* En *USECHE, M. (Ed.) Caminos reales …* Pág. 164.

4.138)[504]. Más adelante, hacia Ibagué, el terreno se quebraba, apareciendo pequeñas vegas con ganados y casas que pronto desembocan en la población, situada al pie de la falda oriental de la cordillera Central, cuya existencia estaba íntimamente ligada al camino que llevaba al sur.

- **Ibagué-Cartago**

Este tramo tenía fama de ser el más complicado y, en muchos aspectos, el más importante entre Santafé y Quito. Comunicaba los valles de los ríos Cauca y Magdalena. El camino inicial (Camino de Herveo), ya abierto en 1547, partía de Mariquita, ascendía por el río Guarinó hasta los páramos de Herveo y el Ruiz y descendía por Chinchiná hasta la antigua Cartago (hoy Pereira); tuvo la finalidad de permitir el traslado del oro de Mariquita para ser fundido y quintado en las Cajas Reales establecidas en Cartago desde 1542. Al ser la vía difícil, en 1549 se solicitó abrir otra, más al sur, por Ibagué y el valle del Quindío (Figura 4.139)[505] que, al parecer, estuvo habilitada en 1550, aunque su estado no era bueno pues un viajero describió así el nuevo camino:

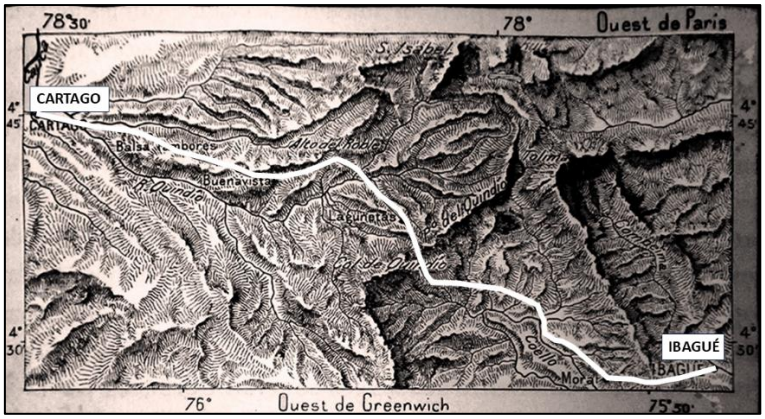


Figura 4.139. Camino del Quindío

> *Es muy bellaco, así de sierras como de pantanos y camino de mucho riesgo, y que ha oído decir públicamente que se han helado dos o tres españoles en él*[506].

La ruta (Figura 4.140)[507]fue abierta por Melchor Valdés, justicia mayor de la recién fundada ciudad de Ibagué, a sus expensas y la de los vecinos. A cambio, sus habitantes gozarían de exclusividad en las arrias y recuas que transportaran las mercaderías destinadas a Cartago. Parece ser que la obra costó 6.000 pesos. A partir de estos momentos, habría dos rutas para acceder a Cartago.

El camino de Herveo tuvo mayor importancia en el siglo XVI, cuando florecieron casi simultáneamente las minas de oro de Anserma y Mariquita, cerradas a finales de la centuria, permaneciendo Cartago en su asiento original, en las riberas del río Otún. Sin embargo, el gran declive minero trajo consigo el cierre de la fundición y caja real, tanto en Cartago como en Cali, y el traslado de ellas, en 1636, a Popayán. Además, la pacificación de los nativos de Timaná y La Plata dejo expedita la apertura de una ruta directa entre Popayán y Santafé, provocando el desvío de la mayor parte del comercio de Popayán por el camino de Guanacos en dirección a Neiva (ver Figura

[504] Autor sobre base de Google Earth.
[505] ANÓNIMO. *Recuperación de la memoria ecohistorica, cultural y contexto geográfico del camino del Quindío.* 2017. https://caminodelquindio.blogspot.com/2017_03_01_archive.html. Consultada el 22 de febrero de 2025. Modificada.
[506] FRIEDE, J. "Historia de la antigua ciudad de Cartago". En *DUQUE, L.; FRIEDE, J.; JARAMILLO, J. Historia de Pereira.* Bogotá. 1963. Pág. 287. En *ZULUAGA, F.U. "Por la montaña …".* En *USECHE, M. (Ed.) Caminos reales …* Pág. 164.
[507] ZULUAGA, F.U. "Por la montaña …". En *USECHE, M. (Ed.) Caminos reales …* Pág. 173. Modificada.

4.101). A mayores, el traslado de Cartago a orillas del río La Vieja en 1691 y la apertura de grandes campos mineros en el Chocó potenciaron el camino del Quindío. De esta manera, grosso modo, puede decirse que, a pesar de su coexistencia, el primero fue una ruta del siglo XVI, mientras que el segundo lo fue del siglo XVIII. Éste último se mantuvo en mal estado y casi intransitable hasta la época republicana.

- **Cartago-Cali**

Este tramo recorría casi todo el valle del Cauca. Aunque la orilla occidental del río era apta para abrir un buen camino por ella por el que, incluso, pudieran circular caballerías, en las proximidades de Cartago estaba cubierta por densos cañaverales que dificultaban el paso; además, en la época lluviosa se inundaba con frecuencia por las crecidas del río, formándose inmensas ciénagas. Por ambas razones, durante el siglo XVI, a pesar de existir un camino bastante confortable, en períodos de verano se prefería cubrir el trayecto entre Cartago y Cali utilizando la navegación por el río Cauca.

Figura 4.140. Camino y monte del Quindío

En el siglo XVIII, debido a la proliferación de ganado cimarrón y a la afluencia de esclavos negros, el territorio se consolidó como zona ganadera en la que se establecieron numerosas haciendas donde se cultivaba, sobre todo, caña de azúcar y tabaco que se enviaban a las minas del Pacífico y del Chocó. Para entonces el camino terrestre se había consolidado, y Cali era el centro comercial de toda la gobernación de Popayán debido a su buen clima, a su localización en el camino real Bogotá-Quito y a su conexión con el puerto de Buenaventura (Figura 4.141)[508], único acceso al mar en aquellos parajes.

Figura 4.141. Fondeadero y puerto de Buenaventura (1892)

[508] KINGSTONE, W.H.G. *In New Granada …* Pág. 19.

Las 32 leguas que separaban Cali de Buenaventura discurrían por un terreno que fue descrito como la montaña más *áspera* y *dificultosa de andar* que había en las Indias. *Se* intentaron salvar mediante una vía adecuada para las recuas pero, tanto las empinadas laderas de ascenso a la cima de la cordillera Occidental como el abrupto descenso hacia la costa por el río Dagua, lo hicieron imposible, debiéndose recurrir a los porteadores indígenas, que tardaban 12 días en recorrerlo. Llama la atención que, a través del mismo, llegaran a Cali todos los productos que se enviaban a la gobernación de Popayán, desde Panamá y desde España.

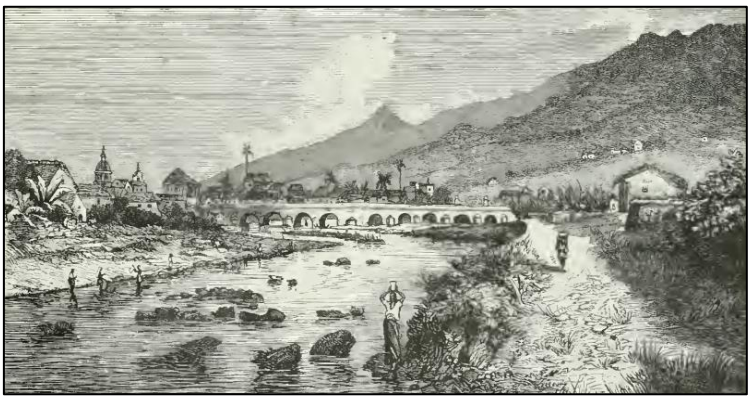


Figura 4.142. Entrada a Cali por el sur y puente sobre el rio Cauca (1884)[509]

- **Cali-Popayán**

El camino de Cali a Popayán fue siempre un trayecto agradable y descansado, y así lo manifestó Pedro Cieza de León a mediados del siglo XVI. Viajando en dirección sur desde la ciudad se llegaba al río Cauca, que se atravesaba por el Paso de La Balsa usando los servicios de canoas y balsas que prestaban los indígenas del lugar. A continuación se circulaba por terreno llano hasta la desembocadura del río Ovejas, que había que vadear, lo que resultaba sumamente peligroso en invierno (Figura 4.143)[510].

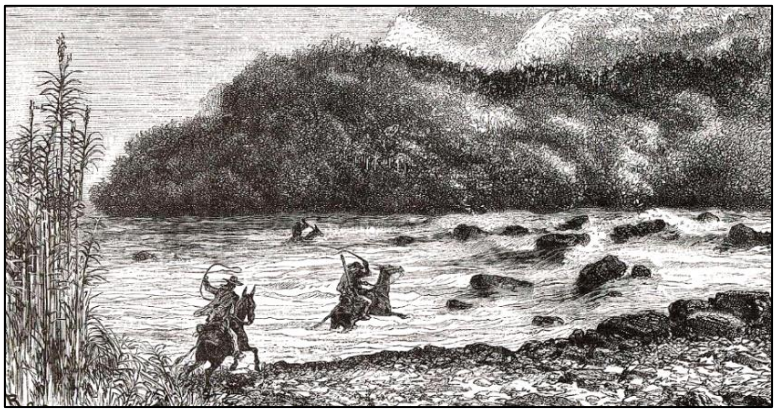


Figura 4.143. Vadeo difícil del río Guatiquia (1884)

A partir de este lugar, el paisaje se ondulaba con lomas suaves y tendidas, que progresivamente iban ganando altura hasta llegar a Piendamó, a partir del cual se descendía encontrando, de nuevo, el río Cauca que se cruzaba sin dificultad. Se llegaba, así, al altiplano de Popayán o valle de Pubenza

[509] ANDRE, M.E. "América Equinoccial"… Pág. 707.
[510] ANDRE, M.E. "América Equinoccial"… Pág. 584.

y, después, a la ciudad (Figura 4.144)[511]. Este tramo albergaba numerosas estancias de ganado, con cuidados campos de cultivo.

Figura 4.144. Entrada a Popayán (1892)

Popayán fue la cabeza político-administrativa de la gobernación de su nombre durante la época virreinal; tras este periodo siguió manteniendo un cierto esplendor, reflejado, por ejemplo, en 1884, por su estatus y su entrada:

> *A partir del puente* (sobre el río Cauca) *se abre una roza rectilínea de 5 km de longitud que conduce a la ciudad, formando una vía anchurosa, empedrada con guijarros y orillada de fosos. Dos paseos naturales, únicos en el mundo por su hermosura, orlan esta avenida verdaderamente regia: están hechos con variados arbustos que crecen libremente, sin que nunca hayan sido desmochados por las tijeras de podar de ningún zafio jardinero*[512].

- **Popayán-Pasto**

Desde un principio Popayán y Pasto quedaron incluidas en la Audiencia de Quito, fundada en 1563; el camino real que unía a estas dos ciudades cubría unas 60 leguas y tenía por objeto, entre otros, facilitar el transporte de mercancías, la movilización de soldados, funcionarios de la Corona y encomenderos, y el traslado del oro de las minas de Almaguer en el Cauca, de Madrigal sobre la cuenca del Patía y de Mocoa en el Alto Putumayo, a las fundiciones de Popayán y Cali. El tránsito entre Popayán y Pasto era penoso, pues los viajeros debían superar pasos difíciles y cruzar los ríos Juanambú y Guaitará utilizando para ello tarabitas (Figura 4. 145)[513] o maromas[514].

Oficialmente siempre se consideró que el camino real pasaba por el valle del Patía por ser la ruta más corta. Sin embargo, debido al clima y a la belicosidad de los habitantes de dicho valle, durante el período virreinal fue más frecuentado el camino por Almaguer. En el primer caso, saliendo de Popayán se descendía por la serranía de Timbío hasta el valle del Patía, de planta irregular, excesivamente caluroso y malsano, donde se hallaban el pueblo homónimo y Mercaderes. Siguiendo adelante, se vadeaba el río Mayo desde donde se ascendía, bordeando abismos, hasta Taminango, en cuyas cercanías se atravesaba el río Juanambú (Figura 4.146)[515]. Finalmente, pasando el pueblo de Genoy se llegaba al valle de Atriz, donde estaba la ciudad de Pasto.

En cuanto a la segunda opción, la ruta pasaba por Timbío y, recorriendo la falda de la cordillera, discurría por Pancitará, Almaguer, El Trapiche, La Venta y Buesaco, para terminar en Pasto.

[511] KINGSTONE, W.H.G. *In New Granada* … Pág. 30.
[512] ANDRE, M.E. "América Equinoccial"… Pág. 726.
[513] ETIENNE, C.P. *Aperçu general sur la Colombie* … Pág. 40a.
[514] URIBE, M.V. "Caminos de los Andes del Sur". En *USECHE, M. (Ed.) Caminos reales* … Págs. 65-66.
[515] ZULUAGA, F.U. "Por la montaña …". En *USECHE, M. (Ed.) Caminos reales* … Pág. 159.

Almaguer tuvo ricas minas auríferas y, durante el siglo XVII, sucedió al distrito de Cartago como principal productor de oro en la gobernación de Popayán. En un valle cálido próximo se cultivaba coca, entre otros muchos productos vegetales. Por su condición de centro aurífero y por las dificultades para circular por el valle del Patía, acogió un activo comercio, tanto hacia Popayán como hacia Pasto, a pesar de que por el camino de Almaguer difícilmente se podía andar a caballo y mucho menos conducir arrias, lo que ciertamente se podía hacer por el valle del Patía.

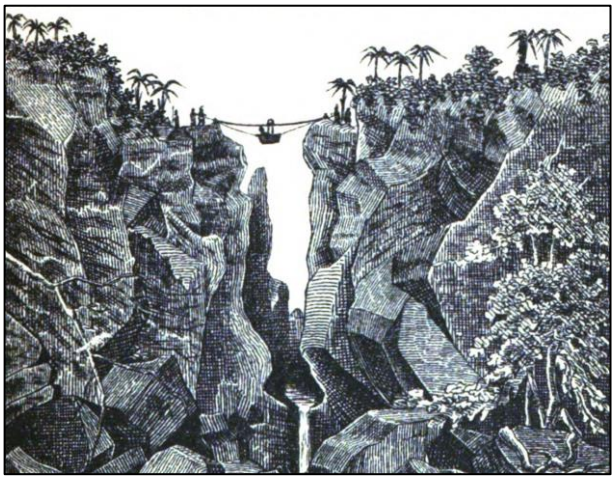


Figura 4.145. Paso de un barranco mediante tarabita

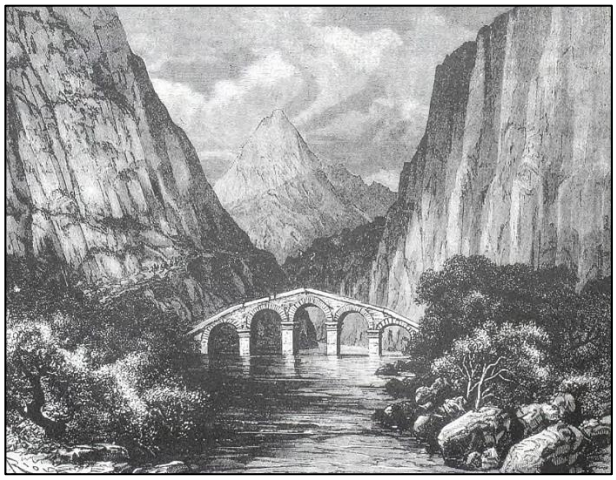


Figura 4.146. Puente sobre el río Juanambú

- Pasto-Quito

Desde Pasto se tomaba el camino hacia Ipiales; pasando el puente natural de Rumichaca, la sabana se interrumpía por la profunda depresión que formaba el río Chota. Desde aquí se descendía a Otavalo y, después, a Quito. Toda esta ruta daba servicio a una extraordinaria actividad agrícola, incluido el cultivo de coca, una intensa explotación de ganado bovino y una importante confección de textiles de lana. En 1576, ya existía un activo comercio entre Pasco y Quito, como muestra el siguiente testimonio:

> *Los caminos frecuentados que hay en esta ciudad* (Quito) *son los caminos que van de ella* a *la ciudad de Pasto, que hay nueve jornadas, y en todos ellos hay pueblos de indios donde hay ventas, donde pasan los caminantes y allí los indios que hay venden lo que tienen y se les paga. Desde esta ciudad a la de Pasto se lleva mercaderías de Castilla y sal de la mar. Y pescado, lo cual se lleva en recuas en cantidad cada año de 20.000 pesos más o menos. Y así mismo se llevan cordobanes hechos en esta ciudad y paños que se hacen en los obrajes de ella.* […] *Hay tres ingenios de azúcar donde* se *hacen confituras* y *para solamente el sustento de este pueblo* […], *y de Pasto a esta ciudad se trae alguna confitura y azúcar, y de todo los que se lleva y trae no se pagan derechos*[516].

4.10.4.6.2. Ruta occidental (por Guanacas)

En la gobernación de Popayán, desde el siglo XVI, Timaná fue la ciudad española comercialmente más activa; sin embargo, la situación cambió al inicio de la segunda mitad del siglo XVII, cuando se desplazó el eje económico a la propia Popayán como resultado de la apertura de las minas auríferas del Chocó. En este tiempo de bonanza económica se abrieron dos caminos cruzando la cordillera entre esta ciudad y La Plata, pero lo abrupto del terreno y su pujante

[516] FRIEDE, J. *Fuentes documentales para la historia del Nuevo Reino de Granada.* Bogotá. 1976. Tomo VII. Págs. 134-135. En *ZULUAGA, F.U. "Por la montaña …".* En *USECHE, M. (Ed.) Caminos reales …* Pág. 176.

vegetación impidieron que pasaran de ser meras trochas muy difíciles de transitar, sin posibilidad de que circularan recuas por ellas[517].

Además, la viabilidad de estas rutas estuvo condicionada por el control de la belicosidad de los nativos que poblaban el terreno comprendido entre los valles del Cauca y del Magdalena. Este proceso duró más de cien años, desde 1537 a 1646 y, sin duda, afectó a la paz y desarrollo de las villas y ciudades fundadas por los españoles en las estribaciones de la cordillera Central y en las cuencas de ambos ríos. Durante estos años los habitantes de estas poblaciones, desde Popayán hasta Cartago, estuvieron en algunos momentos aislados del resto del Nuevo Reino. Una vez pacificados, los indios se retiraron a los montes en donde fueron aculturados por los religiosos católicos. El momento se aprovechó para construir, en 1627, una nueva vía que enlazaba las ciudades de Popayán y Timaná pasando por Garzón, San Sebastián de la Plata y el páramo de Guanacas, del que tomó el nombre. El viaje duraba 12 días y era posible hacerlo con recuas. Parece ser que, en 1763, se abrió otra ruta que cruzaba la enorme extensión de la Hacienda de Laboyos y reducía el trayecto en cuatro o cinco días, según se recorriera en verano o en invierno[518].

En 1576, Juan López de Velasco comentaba brevemente algunas peculiaridades de los caminos de esta parte sureña del Nuevo Reino, lo que puede dar idea general del estado que tenían en estas fechas[519]:

- Popayán a San Sebastián de la Plata

> *El camino de esta ciudad de Popayán* (desde San Sebastián de la Plata)[520] *es muy áspero y mal frecuentado porque no pueden andar recuas por él.*

- Timaná a Pasto

> *El camino de este pueblo* (Timaná) *a la ciudad de Pasto* (Figura 4.147)[521] *es poco frecuentado por muy áspero y trabajoso de caminar por los fríos, páramos, nieves y ciénagas que hay en él. Provéese esta ciudad de mercaderías de Castilla y de sal y mantas y otras cosas del Nuevo Reino de Granada, con recuas por el valle de Neiva.*

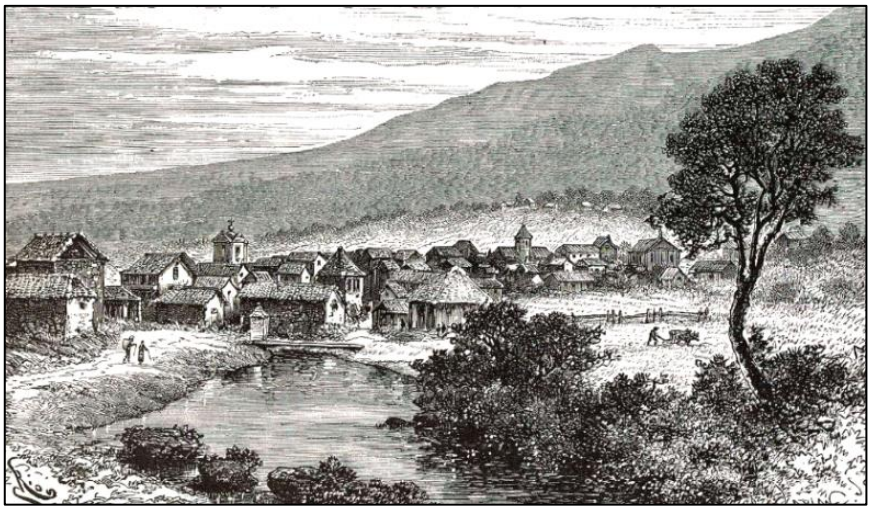


Figura 4.147. Pasto (1884)

[517] LANGEBAEK, C.H. "Los caminos …". Pág. 35.
[518] BARONA, G. "Por el camino de Guanacas". En *USECHE, M. (Ed.) Caminos reales …* Págs. 181-182.
[519] LÓPEZ DE VELASCO, J. *Geografía y descripción …* Págs. 364, 421, 422, 425.
[520] Pueblo situado a 20 leguas de Popayán, 15 de Páez y 7 de Timana.
[521] ANDRE, M.E. "América Equinoccial"… Pág. 724.

- Pasto a Popayán

(Los indios) *sirven a sus encomenderos en las minas* (de Almaguer) *y sementeras y en hacerles sus edificios y llevar cargas de los que van y vienen de Pasto a Popayán* (Figura 4.148)[522], *porque por este camino no pueden andar recuas.*

Figura 4.148. Llegada a Popayán (1884)

- Pasto a Quito, Popayán y Cali

Hay abundancia de algodón y algunas ovejas del Perú, muchos venados y perdices, mucho maíz y papas, y coca en algunas partes, sin minas de oro que hasta ahora se hayan descubierto. […] *Los caminos de esta ciudad de Pasto a San Francisco del Quito, Popayán y Cali, son muy frecuentados, por donde se llevan en recuas muchas mercaderías de unas partes a otras, de España y del Perú.*

Nótese que, de acuerdo con el párrafo anterior, el camino de Pasto a Popayán era inadecuado para las recuas.

En lo que respecta al camino de Guanacas cabe señalar que se convirtió en un tramo clave dentro del transporte a Popayán pasando por La Plata. Por ello, la Corona pretendió sacar beneficios de la circulación de mercancías por esta vía creando un peaje en 1664, pero la realidad mostró que el tráfico era insuficiente para ello. La persona que ganaba la licitación para cobrar el canon debía costear las reparaciones del camino, incluidos los puentes, pero la carencia de fondos lo imposibilitó; pasado casi un siglo, en 1752, el estado de los puentes era pésimo, parte de las laderas del camino se habían derrumbado, existían pasos cenagosos y tremedales, etc. Todo ello demostraba que el flujo de hombres, bestias, mercaderías y ganado vacuno, desde Santafé y la gobernación de Neiva hasta Popayán, no rentabilizaba el camino de Guanacas y, mucho menos. permitía su reparación. Y es que la realidad era que la gobernación de Popayán no dependía económicamente de Santafé y que el valle del Magdalena, con su clima ardiente y poblaciones dispersas, era incapaz de asegurar un volumen adecuado de pasajeros, ganados y recuas de mulas. De hecho, durante todo el período virreinal en este valle no se fundaron ni se desarrollaron poblaciones capaces de sostener, como mínimo, un mercado interno y de consumir, con relativa frecuencia, los denominados efectos (productos) de Castilla. La región no era productora de grandes cantidades de metales preciosos, en particular oro, por lo que no atrajo a los comerciantes de otros lugares ni fue capaz de dinamizar su economía interior. Además, los productos vegetales que se cultivaban en él eran similares a los que se obtenían en el valle del Cauca, por lo cual el camino de Guanacas tuvo, relativamente, poca importancia como vía de comunicación de mercados regionales. La situación se mantuvo durante todo el siglo XVIII y no se corrigió con la

[522] ANDRE, M.E. "América Equinoccial"… Pág. 752.

entrada en vigor de las reformas borbónicas de este período pues, entre 1778 y 1781, los gastos que demandó la vía superaron los ingresos producidos por los peajes, a pesar de los esfuerzos realizados para incrementar el número de hombres, recuas, reses y mercaderías que pasaron por aquel camino.

El informe presentado en 1797 por el administrador del paso de Guanacas, Francisco Ventura del Castillo, sobre el número de cargas que se habían conducido desde La Plata a Popayán, no llegaba a dos diarias, lo que suponía un ingreso insuficiente para sostener el sueldo del administrador y las continuas reparaciones que demandaban la vía y sus puentes. Sin embargo, en el citado informe no aparecían ni la sal ni los ganados vacuno y porcino, que fueron los productos que más transitaron por él, por ser sus carnes las consumidas en Popayán y los pueblos vecinos. De hecho, como el paso de estos animales y de las mulas de carga deterioraba continuamente el firme del camino, se trazó una nueva variante entre Guanaquitas y La Ensillada con el propósito de evitar los tramos malos que hicieron de esta ruta un *cementerio* de mulas y de ganado mayor.

La producción aurífera del Chocó y de Barbacoas durante el siglo XVIII fue otra lacra que el camino de Guanacas no pudo superar. Los esfuerzos de Santa Fe por colocar bajo su influencia directa las regiones productoras de oro, independientemente de Popayán y su área de influencia, desplazó la ruta que desde Tocaima comunicaba con Neiva, La Plata y Popayán, en favor del camino del Quindío, por oriente[523].

4.11. Estado de las vías de comunicación

En época incaica todas las infraestructuras viarias descritas en los capítulos anteriores eran mantenidas en buen estado de conservación por las poblaciones indígenas situadas en sus inmediaciones, las cuales lo tenían a gala. Sin embargo, la desaparición del imperio incaico trajo consigo una degradación de las instalaciones camineras, desde las vías hasta los tambos, básicamente por falta de suficiente atención por parte de las autoridades españolas. Así, la buena calidad de los caminos incaicos, ponderada por los primeros cronistas, pronto se fue deteriorando. Las causas fueron varias; en primer lugar, como consecuencia de las escaramuzas militares durante la conquista y las posteriores guerras civiles, se cortaron muchos caminos y se deshicieron calzadas, tambos y puentes, hasta el punto de que los accidentes entre los viajeros llegaron a ser frecuentes. En segundo lugar, los españoles dejaron de realizar el necesario mantenimiento que los incas nunca descuidaron. De esta forma, en unos pocos años, las otrora capaces vías de comunicación incas se convirtieron en senderos muchas veces impracticables. Los tambos también se degradaron por abandono y desidia, transformándose en lugares infectos e inadecuados para los servicios que tenían que prestar. Esta situación se mantuvo hasta el final de la época virreinal sin que las disposiciones emitidas en diversas ocasiones por las autoridades para corregir el deterioro existente tuvieran la menor consecuencia práctica positiva. Por citar algunos casos del siglo XVI, Vaca de Castro tuvo que emitir una disposición el 31 de mayo de 1543 ordenando la reparación de las vías y los tambos y regulando el tráfico de mercancías y el trabajo de los indios como porteadores. En estas ordenanzas se mandaba que sólo se circulase por las vías principales (caminos reales) que en ellas se definían[524], estando prohibido salir de las mismas salvo en casos de fuerza mayor que explícitamente se indicaban[525]. Años después, el 1 de abril de 1557 el marqués de Cañete emitió una provisión para que se hicieran puentes de cal y canto en la comarca del Cuzco,

[523] BARONA, G. "Por el camino de Guanacas". En *USECHE, M. (Ed.) Caminos reales …* Págs. 184-186.
[524] VACA DE CASTRO, C. "Ordenanzas …". Págs. 472-473.
[525] VACA DE CASTRO, C. "Ordenanzas …". Págs. 480-481.

excepto en Apurímac, Vilcas y Abancay, y se arreglasen los caminos y malos pasos[526]. El 13 de agosto de 1560, por auto del licenciado Juan Polo de Ondegardo, corregidor del Cuzco, se pregonó en la ciudad la provisión de la Audiencia de Lima de 6 de diciembre de 1559, mandando a los justicias del Cuzco que guardasen la ordenanza inserta sobre la reparación de los puentes y caminos, poniendo especial cuidado en cumplirla y en que los tambos estuvieran convenientemente aprovisionados de suministros[527]. Por ello no extraña el hecho de que, en ese mismo 1560, los indios churumatas del repartimiento de Totora tuvieran que aportar 18 personas para la construcción de puentes en Charcas. La mortandad provocada por este trabajo indujo a muchos de ellos a huir, despoblando pueblos como Ucumari, en donde quedaron 20 indios de los 300 que había[528].

El 6 de febrero de 1563, la Audiencia de Charcas informaba al rey de la precaria situación:

> *Por provisión de Vuestra Majestad se manda y encarga que haya cuidado de que en los ríos se hagan puentes por el peligro que tienen los naturales y otras personas en pasarlos y, en esta provincia, se han hecho algunos muy buenos de piedra, y para el gasto de ellos, el marqués de Cañete, virrey que fue de estos reinos, dio licencia a esta ciudad* (La Plata) *para que de todas las mercaderías que entrasen en Potosí, se pagase medio por ciento hasta la cantidad de veinte mil pesos, lo cual se ha cobrado, y han quedado algunas obras comenzadas y otras que sería necesario hacerse de nuevo y en parte adonde parece los contratantes no tienen necesidad de pasar por ellos sino indios que acudían a la villa de Potosí y a otras partes, y son caminos muy ordinarios; Vuestra Majestad sea servido de mandar dar la orden que convenga y remedio para ello, y en caso de que se haya de hacer algún repartimiento para ellas, dar licencia a esta audiencia para que lo pueda hacer, porque esta ciudad no tiene propios ningunos, como a Vuestra Majestad habemos informado por otras*[529].

Posiblemente antes de que recibiese este correo, el 16 de agosto de 1563, el rey daba instrucciones al nuevo presidente de la Audiencia de Charcas, Pedro Ramírez de Quiñones, encargándole, entre otras cosas, la construcción de caminos y puentes:

> *Ytem, porque los naturales de esas provincias reciben mucho daño y perjuicio en sus vidas por las inmoderadas cargas que les echan llevándolos de unas partes a otras, y para el remedio de esto, convendrá que se abran caminos y se hagan puentes con brevedad. Para que las recuas puedan ir libremente a todas partes, daréis luego orden de que así se efectúe y se abran los caminos y se hagan puentes por donde no los hubiere,* […] *y para la ejecución de lo susodicho, veréis una nuestra cédula que acerca de ello mandamos dar, la cual se os envía. Debéis hacerlo y cumplir y ejecutar como en ella se contiene*[530].

Unos meses después, el 9 de febrero de 1564, el licenciado Haro, oidor de la Audiencia de Charcas, volvía a insistir al rey en la necesidad de levantar tres o cuatro puentes que faltaban por hacer aduciendo que:

> […] *se pierde mucho y como los ríos son tan grandes y vienen en el tiempo de las aguas muchas avenidas, se pierde mucha coca que es la más gruesa mercadería, y lo peor es que peligran en ellos cada año muchos indios y españoles*[531].

---

[526] ESQUIVEL, D. *Noticias cronológicas* ... Tomo I. Pág. 191.
[527] ESQUIVEL, D. *Noticias cronológicas* ... Tomo I. Pág. 204.
[528] GONZÁLEZ, J. *Visita de los indios churumatas e indios charcas de Totora que todos están en cabeza de Su Magestad, 1560.* La Paz. 1990. Pág. 7.
[529] MATIENZO, J.; LÓPEZ DE HARO, A.; Ldo. RECALDE. "Carta a Su Majestad. La Plata, 6 de febrero de 1563. En *LEVILLIER, R. La audiencia de Charcas. Correspondencia de presidentes y oidores.* Tomo I. Madrid. 1918. Págs. 96-97.
[530] Instrucción del rey a Pedro Ramírez de Quiñones. Madrid, 16 de agosto de 1563. En *LEVILLIER, R. La audiencia de Charcas* … Tomo I. Págs. 576-577.
[531] LÓPEZ DE HARO, A. "Carta a Su Majestad. La Plata, 9 de febrero de 1564. En *LEVILLIER, R. La Audiencia de Charcas* … Tomo I. Pág. 128.

Precisamente dos de éstos estaban situados en la ruta de Cuzco a Potosí, por donde se transportaba la coca. Era el camino inca de Collasuyo que conducía de la antigua capital imperial hacia el sur. Esta vía era vital en la red de comunicaciones de la región y fundamental para el transporte de la coca, pues comunicaba los cocales cuzqueños y paceños con diversas localidades mineras y con Potosí[532]. Sin embargo, a pesar de su importancia, tanto el camino principal como sus ramales, pronto se deterioraron por falta de cuidados de modo que ya en 1567, apenas treinta y cinco años después de la llegada de los primeros españoles al Perú, el magistrado Juan de Matienzo ya manifestó el riesgo de transitar por ellos y la necesidad de acometer su mejora:

> *Los caminos están muy malos, especialmente desde aquí* (La Plata) *a Potosí, que es camino muy pasajero, y por no estar aderezado está muy peligroso, y con facilidad se podría aderezar también de aquí a Chayanta. El camino del Cuzco está muy malo y peligroso: débese de aderezar, y es gran descuido no lo hacer, pues vienen tantos litigantes y se quejan de ello, y aún los tambos no están proveídos* [...][533].

Ante las nuevas quejas provenientes de la Audiencia de Charcas y sus oidores, el rey repitió sus mandatos anteriores, de manera que el 18 de febrero de 1574 se leyó en el cabildo del Cuzco una real cédula de Felipe II, fechada el 30 de noviembre de 1568, por la que la Corona autorizaba nuevamente que se hicieran puentes y caminos en el Perú según conviniere[534]. En 1589 se recibió en Lima una real cédula de 30 de julio de 1588 dirigida al virrey García Hurtado de Mendoza, que aún no había llegado al Perú, para que se hicieran caminos y puentes en el virreinato[535]. En épocas posteriores, la emisión de escritos y mandatos sobre el particular continuó con persistencia aunque los resultados nunca alcanzaron el fin pretendido de lograr una eficaz red de viales.

Lamentablemente, las órdenes mencionadas y muchas otras posteriores fueron incumplidas por falta de medios materiales o porque el crecimiento de la vegetación, los deslizamientos y aterramientos, las lluvias y las riadas exigían un mantenimiento frecuente e intenso de las vías que las autoridades no podían acometer o costear. El hecho es que durante la época virreinal, incluso con buen tiempo, el estado de los caminos fue deplorable a consecuencia de la falta de cuidados.

Hacia 1600, fray Reginaldo de Lizárraga describía el que iba de Potosí a Arica, en la costa, cuyo tramo final, carente de agua, constituía un grave problema para las recuas de llamas, aunque menos para las mulas. Decía el fraile:

> *Media legua de Porco, sobre mano derecha, pasa el camino real de Potosí a Arica, que son 100 leguas tiradas llanas, muy frías, y de algunos arenales no muy pesados para caballos, empero para carneros de la tierra, cuando van cargados, lo son mucho, y para las recuas de mulas, por lo cual las recuas de carneros que llevan el azogue a Potosí desde Arica, y las mercaderías, las que llamamos balumen[536], vino, hierro, jabón, etc., a las nueve del día han de tener su jornada hecha, que es de 3 leguas, comenzando a caminar a las tres, antes que amanezca, y aun antes, porque en toda la sierra, con ser en partes inhabitable por el mucho frío, y lo más de este camino lo es, desde las nueve del día hasta las cuatro de la tarde son los calores del sol muy crecidos, tanto y más abrasan que en los llanos y valles calientes; es muy trabajoso este camino por la destemplanza del frío y no haber en tres o cuatro jornadas tambos donde albergarse, sino unos paredones mal puestos; y ya que comenzamos a bajar hacia Arica lo es mucho, porque 20 leguas que hay desde donde se comienza a bajar por una quebrada abajo, llamada de Contreras, en 15 leguas no hay gota de agua; aquí es donde los carneros de la tierra, de carga, corren riesgos y se quedan muchos muertos, y en echándose el carnero en esta quebrada, no hay sino descargarle y dejarle; allí se muere de hambre y sed; si comieran arena y no bebieran en ocho días, muy gordos salieran; ver en toda esta quebrada tanta osamenta de carneros es*

[532] GLAVE, L.M. *Trajinantes* … Págs. 43-44.
[533] MATIENZO, J. *Gobierno* … 1967. Pág. 312.
[534] ESQUIVEL, D. *Noticias cronológicas* ... Tomo I. Pág. 234.
[535] ESQUIVEL, D. *Noticias cronológicas* ... Tomo I. Pág. 259.
[536] Balumen: Mercancías corrientes, de gran volumen.

lástima, por lo que pierden los señores de los carneros (y éste es el mejor camino), por lo cual llevan para la carga la mitad más de los necesarios; subidos a la sierra, no tienen ese riesgo, porque ni pastos ni agua les falta, y en llegando el carnero a la jornada suya, no le harán pasar adelante cuantos aran y cavan. Las recuas de mulas en medio día y una noche concluyen con estas 15 leguas[537].

En 1621, el padre Arriaga comentaba los accidentes sufridos por unos visitadores de idolatrías en los caminos que les llevaban a las provincias que tenían asignado recorrer, y admitía que dichos percances eran cosa corriente a la que estaban acostumbrados:

Pues ayer se recibió carta de los peligros que Dios Nuestro Señor les libró en los caminos, cayendo uno de los padres dos veces, y quedando una colgado del estribo, debajo de la mula, en una ladera muy angosta, y la mula de otro padre, que iba a pie y la llevaba de diestro, se le despeñó una cuesta abajo. Cosas son estas tan ordinarias que no nos ponen admiración[538].

Más de un siglo después, valga como descripción representativa y detallada del estado de los caminos el relato de 1748 que Antonio de Ulloa hizo de un viaje a Quito, cuya peligrosidad relata con precisión:

No es fácil pintar aquí la aspereza de éste (camino) *en la cuesta que empieza en Tarigagua* (Figura 4.149)[539]*, ni su maleza puede ser comparable con la de las jornadas anteriores. Su pendiente es tanta que apenas pueden mantenerse en ella las mulas; en partes son tales las angosturas que no bien cabe el bulto de la cabalgadura y en partes tan continuos los precipicios que a cada paso se encuentra con uno.*

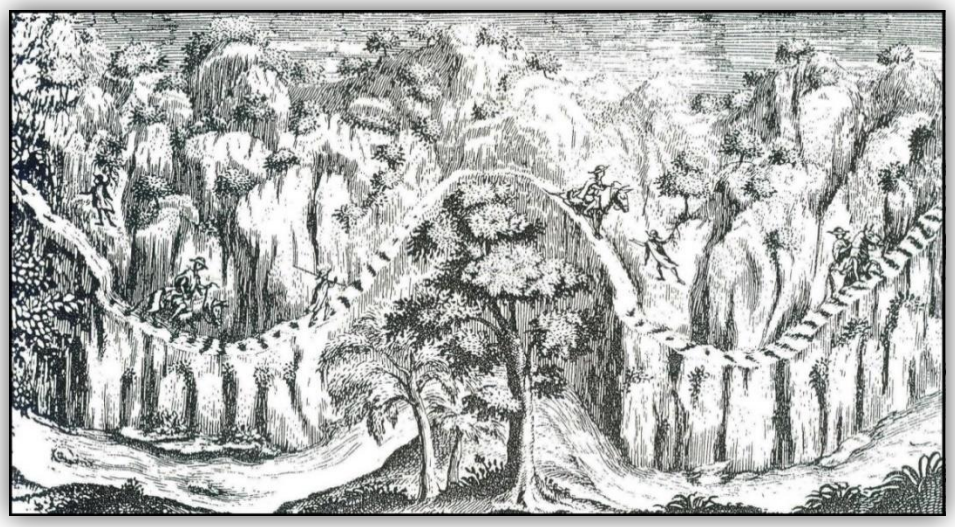


Figura 4.149. Cuesta de San Antonio de Tarigagua en 1748

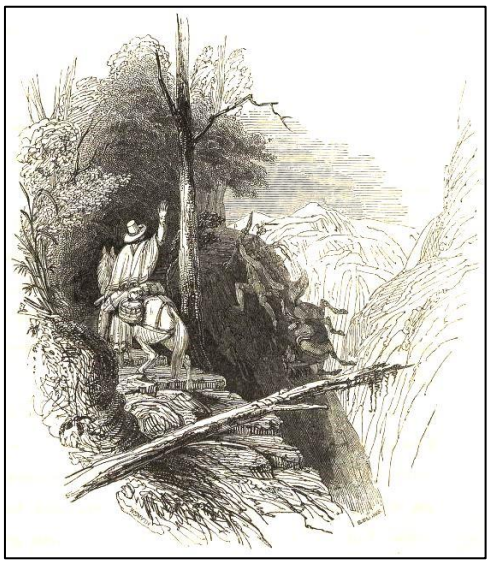
Todo lo largo de aquellos caminos o estrechas sendas de paso a paso está lleno de agujeros con la profundidad de tres cuartas y muchas veces más, dentro de los cuales van metiendo las mulas pies y manos, de modo que a veces les arrastran las barrigas por encima de ellos e, igualmente, los pies de los jinetes; de esa forma se forman, en cuanto se extiende, a modo de escalones sin los cuales sería impracticable.

[...] *Ni es fácil aunque se intente el hacer a pie los tránsitos de estas jornadas porque la falta de tino y la fijeza para guardar el orden de llevar siempre los pies sobre las eminencias que median entre los agujeros y, resbalando de aquellas, se viene a caer en estos, donde es consiguiente enterrarse hasta casi la cintura en un lodo flojo de que todos están llenos y muchas veces*

[537] LIZÁRRAGA, R. *Descripción del Perú*… Págs. 240-241.
[538] ARRIAGA, P.J. de. "La extirpación de la idolatría en el Perú". En *ESTEVE, F. Crónicas peruanas de interés indígena*. Madrid. 1968. Pág. 259.
[539] SERRERA, R.M. *Tráfico terrestre* ... Pág. 109.

tapados. Arriesgado y penoso es todo aquel camino por los agujeros o camellones, así los llaman, que hay en él y que son otros tantos tropezaderos para las mulas; pero aun mayor es el peligro en los tránsitos donde faltan porque, siendo las cuestas sumamente escarpadas y resbalosas, para lo cual contribuye la naturaleza de la tierra gredosa[540] *y el estar continuamente mojada, no sería dable poder transitar por ellas si no se tuviese la precaución de que, siendo a la subida, vayan los mismos indios arrieros delante de las mulas previniendo el camino para que puedan pisar con seguridad, a cuyo fin abren zanjas pequeñas como escalones con los machetes de monte o azadoncillos que llevan a propósito para ello.*

[...] *Este trabajo se aumenta, siendo por lo regular preciso que lo tenga cada recua porque la continuación de llover deshace en el corto intervalo de la noche lo que unos arrieros dejaron hecho en el día antecedente. La fatiga de tener que ir así disponiendo el camino para andar o la penalidad de los golpes y caídas que se reciben frecuentemente en él, ni la molestia de verse embarrados de pies a cabeza y mojados hasta el pellejo no se haría tan sensible si la inmediación de los precipicios y la vista de los despeñaderos no sobresaltaran el ánimo* [...] *porque* [...] *son pasos en donde el más resuelto camina con temor y el que parece más determinado se contiene.* [...] *Para bajar estas cuestas se preparan las mismas mulas: luego que llegan a su principio, páranse y juntan las manos una con otra poniéndolas hacia delante muy parejas, como que las disponen para hacer fuerza a detenerse; juntan los pies en la misma conformidad y también los inclinan algo hacia delante, en ademán de sentarse; habiéndose dispuesto en esta forma y tomado el tiento del camino, se dejan ir sin inmutar la postura y empiezan a correr con violencia tal hacia abajo que parece una exhalación. El jinete no hace más que asegurarse sin interrumpirla porque cualquier movimiento que ejecutara sería bastante para hacer perder el equilibrio a la mula y despeñarse con ella, respecto que con sólo apartarse cosa muy corta de aquella estrecha senda sería suficiente para que diese en el precipicio* (Figura 4.150)[541]*.* [...] *En las entradas del invierno y en los principios de verano son aquellos parajes mucho más peligrosos y molestos porque entonces hacen derrumbes formidables las aguas, y en muchas partes se roban los caminos, en otros los indisponen de tal suerte que no es posible penetrarlos sino con la prevención de llevar indios que los compongan, mas, con todo el aderezo que por lo pronto se hace en ellos, queda tal que cuando lo consideran bueno aquellas gentes, horroriza con su vista*[542]*.*



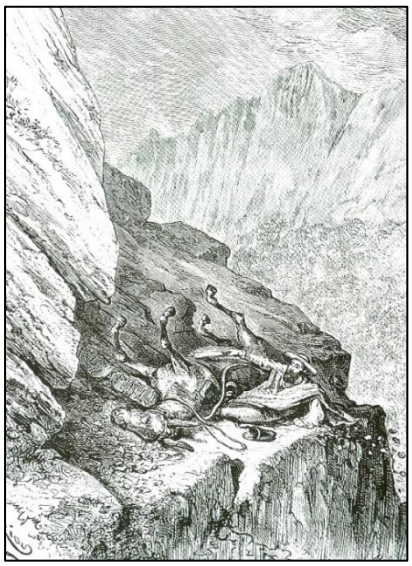


Figura 4.150. Caída de caballerizas

Uno de los rasgos característicos de los caminos empedrados fueron los peldaños o escaleras. Este elemento constructivo estructural era adecuado para superar fuertes pendientes en

[540] Greda: Arcilla arenosa. Gredoso: Con cualidades de greda.
[541] Figura derecha: ANDRE, M. "América equinoccial" … Pág. 721; Figura izquierda: SMYTH, W.; LOWE, F. *Narrative of a journey from Lima to Para across the Andes and down the Amazon.* Londres. 1836. Pág. 88a.
[542] ULLOA, A. *Viaje a la América meridional.* Tomo A … Págs. 284-288.

las vías pedestres prehispánicas, si bien no se adaptaba a las necesidades y características de mulas y caballos e impedía, en cualquier caso, el uso de la rueda. Las escalinatas presentaban la ventaja de permitir que el camino mantuviera una traza relativamente rectilínea en lugares donde el terreno tenía gran inclinación[543]. Adecuados fundamentalmente al uso por los nativos, supusieron un problema para los españoles, como demuestra el testimonio un cura doctrinero del valle del río Cañete, al sur de Lima que, en 1773, decía lo siguiente:

> *Los caminos los más horrorosos de la provincia por lo que hace preciso transitar mucha parte de ellos a pie, por el horror que causa pasarlos en las cabalgaduras; pues, para llegar en derechura, está la horrorosa bajada que consta de cinco mil y más escalones*[544].

En 1791, un suscriptor del *Mercurio peruano* proponía entregar unos premios al lector que sugiriera el método más económico, fácil y permanente para mejorar los caminos del reino. A tal fin describía algunos tramos o pasos especialmente peligrosos:

> *A la verdad, de los caminos de todas las provincias interiores del Perú casi se puede decir que no puede haber otros peores en el resto del mundo. Los parajes de tránsito menos peligroso e incómodo son las laderas, y estas más bien se parecen a unas angostas cornisas pegadas a la cumbre de la cordillera que a unas sendas destinadas para el incesante trajín de hombres y caballerías. Las cuestas, los balconcillos, los pedregales y los derrumbaderos son nada en comparación de aquellos pasos que se llaman barbacoas y escalones. Estos últimos son como unas sartenejas muy inclinadas, abiertas en la roca viva, y las más veces con algunos culebreos por donde baja un hombre montado formando con su cabeza y la de la caballería un ángulo obtuso cuya base es el mismo camino en el promedio de su descenso. Con esto desde luego se viene en conocimiento que el riesgo del caminante es el más grande, pues se camina fuera de equilibrio por un plano casi perpendicular; por consiguiente, al menor resbalón de la mula o descuido del jinete es inevitable el precipicio.*
>
> *Las barbacoas*[545] *constan de unos palos encrucijados a similitud de unos andamios clavados en la peña misma y sin sujeción en los extremos. Por lo regular están colocados en las prominencias más salientes de un risco que interrumpe el camino, al cual es preciso dar vuelta pasando por encima de estos débiles puentes* (Figura 4.151)[546] *que tiemblan y a veces se doblan con el peso del transeúnte. A un lado de estas barbacoas se eleva un cerro inaccesible; al otro y debajo de las mismas hay unos despeñaderos de legua y legua y media que comúnmente terminan en los ríos cuyo estrepitoso curso apenas se percibe desde la cima donde se halla abierto el sendero.* [...] *Los que hayan frecuentado los caminos de Huánuco y los del Cuzco abonarán nuestras ponderaciones y justificarán el miedo que inspiran*[547]*.*

---

[543] BOTERO, S. "Elementos para leer …". Págs. 279-280.

[544] Archivo Arzobispal de Lima. Sección Visitas Eclesiásticas Curatos. Legajo 14. Exp. 6. Año 1773. En BOTERO, S. "Elementos para leer … ".Pág. 280.

[545] El viajero Tschudi describe las barbacoas de la siguiente forma: *Cuando un camino se ha interrumpido por un derrumbe o por una roca que no se puede evitar, se clavan palos de entre tres y tres y medio pies de largo en las grietas de la roca o, en forma vertical, en la tierra. Sobre éstos se amarra algunas ramas fuertes y se llenan los intersticios con ramas de árboles más delgadas o cañas, entrelazadas a modo de estera. Sobre esta construcción se echa una capa de tierra o lodo y el puente está acabado. Si el terreno lo permite -lo que aparece en muy pocos casos- esta barbacoa está provista con un muro de piedras grandes hasta la mitad de su anchura. Al considerar que por un lado se encuentra una roca empinada o una pendiente casi perpendicular se le perdonará al viajero que sienta un secreto pavor al pisar este puente, solo fijado en un extremo, flotando libremente en el aire, y que se balancea y cruje al momento de encontrarse sobre él. A menudo estas barbacoas están tan desgastadas que las patas de las mulas perforan la capa de tierra y caña. Al esforzarse por salir nuevamente, caen del puente de apenas tres pies de ancho y se matan estrellándose en la profundidad. Con frecuencia les sigue toda la barbacoa mal amarrada y arrancada de sus fugas por los movimientos violentos de los animales agitados. Luego de este incidente, el camino ya no es transitable por semanas o aún meses.* TSCHUDI, J.J. *El Perú* ... Pág. 326.

[546] PARRA, J.F. *Imaginario y paisaje material en peregrinación de Alpha (M. Ancízar).* Trabajo de investigación presentado como requisito para optar por el título de Magister en Historia y Teoría del Arte, la Arquitectura y la Ciudad. Universidad Nacional de Colombia. Bogotá. 2016. Pág. 201.

[547] MERCURIO PERUANO. 18 de septiembre de 1791. Tomo 3. Lima. 1791. Págs. 42-43.

Figura 4.151. Puente colgante de bejucos sobre el rio Zulia (Colombia, 1850)

En 1792, el único suscriptor del citado *Mercurio Peruano* que se presentó al premio envió una disertación en la que describía certeramente la situación de los caminos virreinales y los remedios que proponía para su arreglo y conservación. A la vista del mismo resulta evidente que en los más de cuarenta años que separan esta descripción de la de Ulloa, nada se había avanzado. De este artículo, muy interesante en su conjunto, se han entresacado los comentarios y opiniones más significativos que se reproducen seguidamente:

> *Se hallan a la verdad los caminos de las provincias interiores del Perú en tal fatal disposición* […] *que no puede imaginarse cosa más incómoda. Los correos se retardan, los caminantes se precipitan, las mulas perecen despeñadas, las mercancías se pierden, los precios de los transportes se aumentan y por todas estas razones es muy corta y en partes ninguna, la comunicación y comercio aún entre los naturales de un propio partido. Nuestro sabio y celoso gobierno, lleno de deseos por el bien común, se halla sin ramos capaces de sufrir las ingentes erogaciones que pide obra tan vasta*[548]*. Muchas villas, pueblos y aldeas y aún algunas ciudades del reino, carecen de propios, fondos o cajas de comunidad. Es, en una palabra, casi universal la falta de proporciones y, por lo mismo, de precisa necesidad apartar el discurso de todo cuanto diga conexión a contribuciones, impuestos u otra especie de arbitrios que se hagan insoportables. Debe solicitarse a esta grave enfermedad tan suave remedio que no cause otro nuevo mayor daño.* […] *Laderas, cuestas, balconcillos, pedregales, derrumbaderos, barbacoas, escalones, sartenejas o camellones, atolladeros y cajones profundos son partes que componen el todo de los caminos de las serranías y montañas del reino. Suelen éstos limpiarse o componerse de tiempo en tiempo, aunque con mucha imperfección, y esta operación se repite más o menos según el celo de los señores subdelegados jueces reales de los partidos. Los obligados a su composición son las comunidades de los pueblos y los hacendados, chacareros, estancieros y demás poseedores de tierras de la inmediación entre quienes se reparte por trozos, cuadras o leguas aquel pedazo de camino que por costumbre está cada uno obligado a componer. Ninguno a la verdad por privilegiado que sea debe quedar libre de esta pensión, de la cual resulta un verdadero beneficio común y particular.*
>
> *Las hachas, los machetes de monte y las lampas, únicas herramientas que generalmente usan para la labor de sus campos, y una u otra barretilla, son los instrumentos más sobresalientes que dedican para obra tan vasta, y que no son pocos los pueblos cuyos habitantes no conocen otro instrumento que un palo puntiagudo de madera fuerte que sirve para todas las operaciones de su agricultura en lugar del arado y del azadón. Instrumentos a la verdad bien desproporcionados para romper piedras, allanar cuestas de tierra pedregosa y dura, formar cimientos en los derrumbaderos y barbacoas, rebajar escalones, rellenar sartenejas, calzar atolladeros y dar desahogo y amplitud a los cajones hondos y estrechos. Todo pide la más seria meditación pues sin los instrumentos o herramientas proporcionadas, no es posible conseguir la reparación perfecta o mejoramiento de los caminos, pero por las reflexiones ya hechas parece que de necesidad debemos acomodarnos a trabajar con las herramientas que se hallasen entre los que*

[548] El gobierno no disponía de fondos para acometer correctamente el mantenimiento y la reparación de los caminos.

deben concurrir a la obra. […] *Verificada la composición y reparo del peor tránsito de cada partido, debería irse procediendo sucesivamente al mejoramiento de los demás, según lo exigiesen las circunstancias, prefiriendo siempre el reparo de aquellos caminos que ofreciesen más comercio o por los que fuere más necesario el tránsito con cualquier otro motivo interesante a los naturales del país.* […] *La obra no es de un día, de un año ni de dos* […] *pero habiendo constancia y empeño de los señores jueces que gobiernan, se conseguiría al fin una empresa tan necesaria y útil.* […] *Como en las serranías y montañas son las aguas tan copiosas como continuas, corren y se precipitan por su peso natural con tanta violencia por las cuestas de tierra muerta, que se hace imposible a los caminantes superar en muchas partes las dificultades que se presentan, ya enterrándose las bestias en crecidas porciones de barro, ya por no poder salir de unas zanjas o barrancos profundos, ya por que no encuentran donde pisar o afirmar los pies a causa de la crecida porción de piedras movedizas que se lo embarazan.* […]

Hállanse muchas veces unos escalones de piedra tan elevados que aún los animales temen arriesgarse al salto que se hace preciso para vencer aquel mal paso. […] *Las sartenejas son unos bajos que las bestias forman con el tiempo en los caminos con la continuación de poner los pies y las manos en un mismo lugar, porque estando éste inferior a lo demás del terreno, aseguran con más facilidad el piso. El agua que se deposita en estos bajos de tierra muerta obliga a que las bestias salgan siempre enlodadas y de aquí proviene formarse con el tiempo unas profundidades que no pocas veces hacen intransitable el camino, o por lo menos de mucho riesgo porque no todas las bestias tienen tino y sosiego para pisar en aquel determinado lugar que deben, y de lo contrario es muy fácil el que se quiebren una pierna o quebrársela al jinete.* […] *Los cajones profundos que se encuentran en los caminos de las serranías y montañas no son menos comunes que los atolladeros y sartenejas, pero sí de mayores riesgos, porque no es posible hacer retroceso cuando se presenta alguna dificultad invencible como, por ejemplo, una mula muerta que espanta las vivas, un tronco de árbol que atraviesa el camino, una víbora colgada de otro, etc., etc. Semejantes parajes, como tan riesgosos, son de la primera atención y exigen el mayor cuidado en su reparación y no poca dificultad, porque como vienen a hacer unos pequeños ríos o quebradas por donde corre encajonada y pendiente toda el agua de las lluvias, sucede no pocas veces el que angostándose cada día más y más el piso, no encuentran las bestias en que asentar el pie* […] *y así soy de sentir que en semejantes malos pasos se haría menos costoso llevar por otra parte un nuevo camino.*

[…] *como ya se ha dicho, se conseguirá poco a poco el vencimiento de estas dificultades que no tocan en lo imposible si hay empeño, celo y constancia en los señores jueces subdelegados de las provincias a quienes toca inmediatamente el desempeño de comisión tan importante*[549].

La excepción a la regla parece ser el camino de Cuzco a Abancay. En 1795 Manuel Espinavete, en su descripción del partido de Abancay decía lo siguiente:

El partido de Abancay como todos los de la sierra carece de unos caminos rectos, llanos y desahogados pero, en lo que permite el terreno, se han mejorado mucho desde el año de 1781 hasta el presente. El de mayor tránsito que es el que va de esta capital al Cuzco. Se halla sin riesgos para transitarlo aun de noche, sin embargo que la mayor parte está cubierto de árboles espinosos que se tiene cuidado de hacer rozar de tiempo en tiempo por los vecinos de los pueblos inmediatos, a que concurren con particularidad los indios, que por esto, componer los caminos y asistir a los tambos, se hallan libres de concurrir a trabajar en la mina de Huancavelica, bien que a dicha operación y a la de componer los puentes se obliga también a los españoles y mestizos pues todos disfrutan del beneficio, y se mira como una carga concejil[550] *aunque para concurrir unos y otros es necesaria orden del juez territorial sin la cual no asistirían los españoles ni mestizos, no siendo tan necesaria esta circunstancia para los indios que obedecen luego que se lo manda su cacique, que en la actualidad llaman tal al encargado de recaudar los tributos en cada pueblo*[551].

En el Nuevo Reino de Granada, la circulación por caminos empedrados, especialmente en los tramos con escalones, constituían un reto para los arrieros, como indica este testimonio de 1778 en Antioquia:

[549] MERCURIO PERUANO. 26 de abril de 1792. Tomo 4. Lima. 1792. Págs. 286-287, 289-293.
[550] Concejil: Común a los vecinos de un pueblo.
[551] MERCURIO PERUANO. Tomo 12. Lima. 1795. Págs. 116-117.

[…] *en terrible trecho de camino de medio día todo de piedra viva con unos escalones de poco más de una vara de ancho y en partes menos, rotos a punta de barra, de un lado en partes de menos según suben y baja la disposición de aquella vereda, la mula y carga que se despide no hay para qué solicitarla porque todo se hace pedazos y el río se los arrastra pues aunque se quisiese solicitar algo de la carga cuando se bajase con mucho trabajo ya fuera muy lejos con la violencia del agua por entre tanto peñasco intratable y al mismo tiempo era necesario dejar en igual riesgo las otras mulas. En este trecho hay parajes que es necesario que dos arrieros con palos contengan por detrás los tercios para que puedan subir las piedras las mulas y otro tirando el cabestro para que no se vuelva de espaldas y aún hay otra parte que no basta esto y es necesario atar un rejo de cada tercio y otros del cabestro tirando desde arriba subiendo casi en peso mula y carga de esto son testigos los que han andado por el camino de que voy hablando*[552].

Figura 4.152. Camino a Bojacá (Colombia)

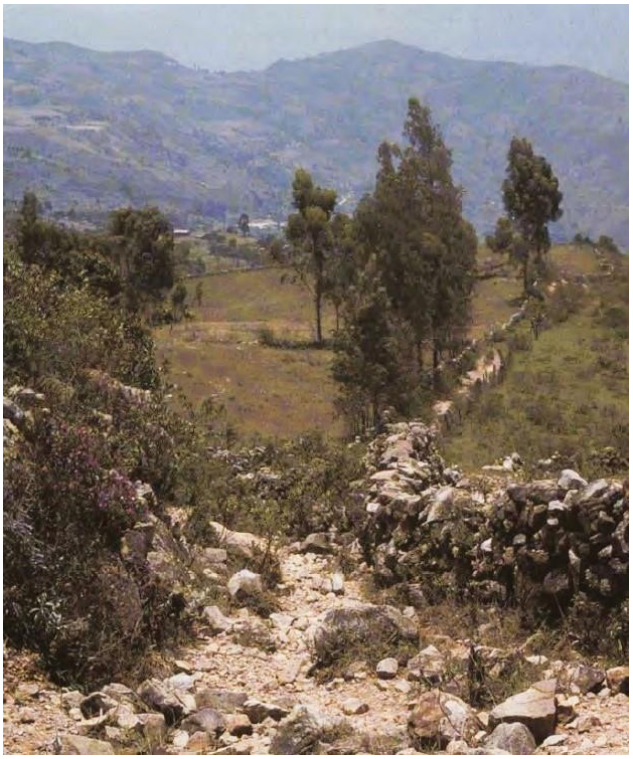


Figura 4.153. Camino a Cúcuta (Colombia)

Las piedras del piso, dependiendo de su forma y tamaño, dificultaban enormemente el paso de los animales (Figuras 4.152[553] y 4.153[554]). Cuando transitaban por los pedregales de los cauces de los ríos, los cantos les herían las patas, desollándoles las canillas; si lo hacían sobre piedras sueltas de tamaño similar al propio casco, las mulas no encontraban fácilmente los puntos de apoyo necesarios para impulsarse al remontar una cuesta o sostenerse al bajarla; y si se movían sobre una superficie de piedra estable y continua, se resbalaban de tal manera que era necesario sostenerlas y ayudarlas para evitar que salieran disparadas. Por ello, el tránsito de los animales sobre piedras era más dificultoso que el trasiego por lodazales.

[552] Archivo Histórico de Antioquia. Caminos. Tomo 71. 1778. F 411r-419v. En BOTERO, S. "Elementos para leer un palimpsesto: indígenas, caminos, piedras, mulas y caballos en Colombia". *Boletín de Antropología Universidad de Antioquia.* Vol. 20. Nº 37. Págs. 276-277.
[553] ARCINIEGAS, G. "Caminos del mar, caminos en tierra". En *USECHE, M. (Ed.) Caminos reales de Colombia.* Santafé de Bogotá. 1995. Pág. 29.
[554] ARCINIEGAS, G. "Caminos del mar …". Pág. 19.

Por ello, no era infrecuente que, en estos casos, los arrieros envolvieran los cascos con trapos o paja, remedio de emergencia para evitar su fricción y la de las herraduras contra las piedras, que los desgastaban de forma continua[555].

Lamentablemente, la mala conservación de los caminos siguió siendo la tónica habitual hasta el final de la presencia hispana en América, constatada incluso en los informes de los últimos virreyes a sus sucesores, como el siguiente comentario de Francisco de Montalvo en 1818:

> *La dificultad que siempre se ha tocado en este reino para la conservación de los caminos consiste en que, siendo desproporcionada la población y no habiendo arrias sino hombres de carga, el tráfico es muy corto, se hace por veredas y a los dos meses se cierran los caminos con la yerba y ramas de los árboles* (Figura 4.154)[556]*. Estas obras quitan igualmente los brazos empleados en la agricultura y en el laboreo de minas, de que forman su principal ejercicio y en que es interesada la Real Hacienda.*
>
> *Un terreno naturalmente montuoso ofrece muchas más dificultades, casi insuperables, y para vencerlas es preciso fatigar, maltratar y cometer violencias sobre los infelices habitantes*[557].

Conforme con esta autorizada opinión, al final de la época virreinal los caminos seguían siendo un problema y el transporte a hombros de los indígenas, una realidad (Figura 4.155)[558].

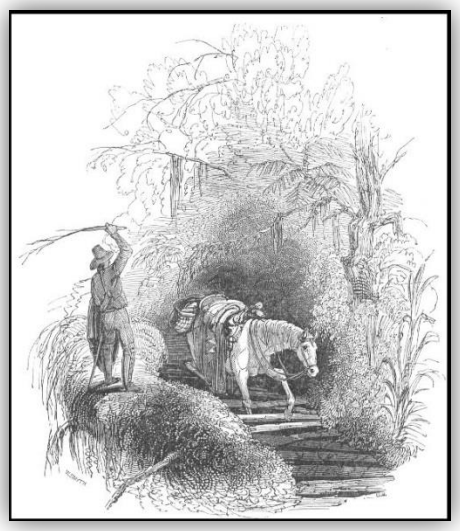


Figura 4.154. Camino invadido por la vegetación. Para mejorar el piso se ha recubierto de troncos que, no obstante, dificultan el paso de la caballería

Figura 4.155 Indio peruano con carga a finales del siglo XVIII

De hecho, en muchos sitios su naturaleza todavía era tan desfavorable al tránsito de los animales que no se podían emplear como medio de transporte, como le ocurrió al cura doctrinero que, en 1819, se quejaba porque:

> *cuando se me ofrece confesión tengo que salir a pie sin necesidad por esos precipicios y montes mojándome, estropeándome, y si será justo pasar yo por estas incomodidades teniendo bestias en que andar*[559].

---

[555] BOTERO, S. "Elementos para leer …". Págs. 276-277.
[556] SMYTH, W.; LOWE, F. *Narrative of a journey* ... Pág. 82a.
[557] MONTALVO, F. "Relación sobre el estado …". Pág. 157.
[558] MARTÍNEZ COMPAÑÓN, B.J. *Trujillo del Perú a fines del siglo XVIII, c. 1790.* Vol. II. Madrid. 1978-1987. E.34.
[559] Archivo Histórico de Antioquia. Caminos. Tomo 3252. 1819. Sin foliar. En BOTERO, S. "Elementos para leer …". Pág. 281.

Los viajeros europeos que visitaron el antiguo Perú virreinal encontraron algunos tramos especialmente siniestros debido a la abundancia de restos óseos de animales de carga muertos en un intento baldío de superar su dificultad. Valga como ejemplo el siguiente testimonio del médico inglés Archibald Smith que, tras vivir en Perú entre 1826 y 1838, publicó en 1839 un libro con sus recuerdos e impresiones:

> *A la mañana siguiente, partimos a primera hora con la esperanza de llegar al terreno eriazo*[560] *del río Seco antes de que el sol saliera con fuerza. Desde las alturas de esta hondonada en la cuesta del cerro, tan espantosa a la vista, lúgubre para la imaginación y salpicada por todas partes de los huesos y esqueletos blanqueados de animales famélicos, exhaustos y destrozados, dejados allí para que perezcan*[561].

Tan tardíamente como en 1902, el naturalista boliviano José Aguirre retrataba el mal estado de los caminos de los yungas de Cochabamba con palabras que parecían tomadas de crónicas pretéritas:

> *Alistamos nuestras bestias en tanto que los arrieros acababan de cargar a las que conducían el equipaje y los víveres, para adelantarse.* […] *Después de una hora de viaje, llegamos a un sitio desde el cual el camino descendía, formando caprichosas y violentas zetas, hacia el torrente cuyos rumores escuchábamos desde el día antes, al bajar de San Benito, donde se origina, alimentado constantemente por arroyuelos y cascadas que de los flancos de la quebrada fluyen a él.*
>
> *La mala suerte nuestra hizo que, en paraje tan peligroso, encontráramos una numerosa recua que salía de los yungas* […] *y que nos obligara a apearnos buscando un pequeño hueco entre las rocas para dar paso por el angosto sendero. El ayudante del delegado, menos afortunado que nosotros, apartose de la senda al lado opuesto y, empujada su cabalgadura por una de las que venían, fue precipitada rompiendo con estruendo en su caída los troncos y ramas del bosque hasta la misma senda que, a veinte metros más abajo, seguía buscando su natural declive. El jinete pudo quedar a salvo apoyado en un tronco, mientras el pobre mulo fue a dormir el sueño eterno a los pies de los viajeros que, habiéndose adelantado, corrieron el peligro de morir víctimas de un mulazo, según la expresión del ranchero. Salvado tan penoso descenso, llegamos al torrente* […].
>
> *Es inútil que tratemos de pintar el tortuoso y quebrado sendero por el que viajamos en esa región. A cada instante se presenta un nuevo peligro que sólo puede salvarlo el instinto de conservación de las bestias adiestradas en ese tránsito frecuente. El piso está agujereado a distancias iguales obedeciendo a las pisadas del mulo que se afirma en ellas produciendo un chapaleo monótono, uniforme, en los hoyos fangosos que descubren las raíces de los árboles inmediatos. Bástenos sólo citar algunos pasos para dar una idea de la penosa travesía:*
>
> *Tanccanita, nombre quechua que significa el lugar donde se precisa empujar a la bestia para ayudarla a salvar un ascenso.*
>
> *Llustanita, sitio en el que es inevitable resbalar hasta detenerse al borde de un precipicio para tomar el puente, doblando bruscamente.*
>
> *Quemado, punto rocoso que es indispensable pasar con cuatro saltos violentos de la bestia.*
>
> *Sal si puedes, un estrecho sendero que, orillando el río a la altura de 10 a 12 metros, en medio kilómetro de trayecto, amenaza, con los derrumbes del terreno deleznable, precipitar al viajero.*
>
> *No fue extraño en nuestro viaje presenciar la caída de algunos mulos de carga que, detenidos por los corpulentos árboles antes de llegar al río, eran recogidos después de esfuerzos fatigosos y prolongadas demoras.*
>
> *Por todos estos inconvenientes, las jornadas que hacíamos eran cortas (5 a 8 leguas), con el largo descanso del medio día destinado al ligero almuerzo*[562]*.*

---

[560] Eriazo: Yermo.
[561] SMITH, A. *El Perú tal como es …* Pág. 155.
[562] AGUIRRE, J. *De los Andes al Amazonas.* La Paz. 1902. Págs. 74-75,78-79.

Un problema adicional que presentaban los caminos virreinales, ajeno a su estado de conservación, era cuando atravesaban tierras fértiles; en este caso, algunas personas incorporaban el terreno ocupado por ellos a las chacras cultivadas en sus lindes, trabajándolos como si formaran parte de ellas, lo que ocasionaba molestias a los viajeros. En la ruta de Cuzco a Paucartambo, que era la de entrada a los yungas cocaleros, el 7 de junio de 1560 una persona fue acusada ante el cabildo de ejercer esta práctica:

> […] *pidió por petición que Benito de la Peña hace mucho perjuicio a los vecinos y caminantes que pasan por el camino que va de esta ciudad para los Andes, con unas sementeras y labranzas que tiene en Paucartambo, y pidió que se remedie. Proveyeron los dichos señores que no labre más en las dichas tierras hasta que muestre como labra y este ayuntamiento determine si es en perjuicio de esta ciudad y de los dichos pasajeros, y lo cumpla así so pena de doscientos pesos de oro para la casa de ayuntamiento y obras pías, de por mitad* [563].

En otro orden de cosas, atravesar los ríos y barrancos tampoco resultaba ser tarea fácil para los caminantes o las reatas de animales de carga pues, aunque los españoles construyeron algunos puentes de fábrica en pasos estratégicos, la práctica normal fue mantener y reponer los realizados por los incas, casi siempre colgantes. Una descripción de uno de estos puentes de crisneja del año 1534, y de la impresión que producía transitar por él, es la siguiente:

> […] *Se pasaron grandes sierras y ríos muy poderosos y aquellos puentes hechos de red, que hasta pasar el primero y perder el temor fue harta confusión; porque son de esta manera: los ríos son muy grandes y muy curiosos, porque descienden de aquellas grandes montañas y donde hace mayor estrechura y van más espantables y más recogida el agua, allí hacen un cimiento grande de piedra, en una orilla y en la otra; y atravesados unos gruesos maderos, por la cantería, atraviesan unas maromas de parte a parte del río, de un mimbre grueso, hecho de la forma y manera que son unas sogas de noria, salvo que aquellas maromas son tan anchas cada una como de tres palmos; y así juntas media docena de ellas, pasadas de parte a parte del río, de la anchura de una carreta, las tejen con unos cáñamos fuertes y atraviesan con ese unos palos para que estén fuertes y no se puedan destejer; y hecho esto, les echan su borde de una parte y de otra como unos cercos a una carreta, y así está puesto en el aire y muy alto del agua que acá lo están; pues para pasar los caballos, animales que tanto pesan, y tan temerosos y espantadísimos por una cosa hecha en el aire, se tuvo por imposible, que para gente de pie y aquellos ganados de poco peso bastante eran. Finalmente se probó a pasar con los caballos y aunque al principio rehusaron, metidos dentro, parece que el temor les hacía prestar paciencia; y así uno en pos del otro pasaron todos, y en este primer puente no hubo desgracias*[564].

Por su parte, Squier, ilustre viajero del siglo XIX, relató el paso por un puente colgante de lianas cuya estructura se ajusta perfectamente a la descripción anterior del siglo XVI pues, aunque se trate de una obra realizada casi tres siglos después, las técnicas constructivas se mantuvieron sin apenas variación, siendo muchas de ellas de origen incaico como, por ejemplo, la descrita.

Cuando el río o sus orillas presentaban dificultades para construir puentes colgantes, se utilizaban otras soluciones, como el puente de barcas. No fueron numerosos pero sí importantes; el construido en el rio que desaguaba el lago Titicaca tuvo gran incidencia en el tráfico entre el norte y el sur del virreinato, por pasar sobre él gran parte de las mercancías que se trasladaban bordeando el lago por el sur. En 1597 Baltasar Ramírez lo describía así (Figura 4.156)[565]:

> *Desagua esta laguna* (el lago Titicaca) *por un lado, que está junto al pueblo de Cepita, al fin de la provincia, hacia la ciudad de Chuquiabo* (La Paz), *y sale de ella un río muy grande, muy hondo y velocísimo, de manera que de ninguna manera se puede vadear; corre desde allí hasta la laguna*

[563] ANÓNIMO. *El libro del cabildo*…Pág. 124.
[564] ESTETE, M. *Noticia del Perú (1534).* Tomo I Lima. 1968. Págs. 381-382. Otras descripciones en (1) MURÚA, M. *Historia general del Perú.* Madrid. 1987. Pág. 355; (2) COBO, B. *Historia del Nuevo* …Tomo II. Págs. 263-264.
[565] SQUIER, E.G. *Un viaje por tierras* ... Pág. 167.

de Paria, quince o veinte leguas, y allí para en otra laguna muy grande, donde se consume sin saber dónde desagua. Por la boca de este desaguadero tiene el río cincuenta pasos de ancho, poco más; pásase por un puente, que en el subyecto es obra harto notable y una de las raras que se pueden ver en mucho del mundo, y es tan fuerte y segura como si fuese de cantería y de

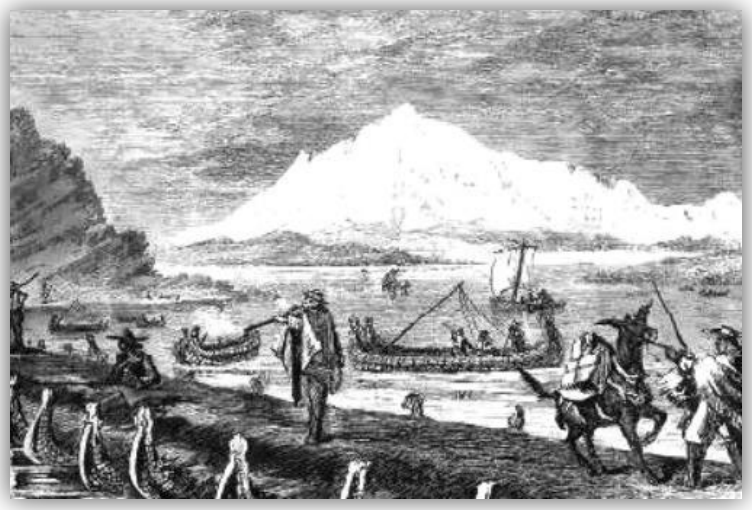


Figura 4.156. **Puente de barcas sobre el río Desaguadero, cerca de su nacimiento en el lago Titicaca**

mucho artificio; hácese de balsas de aquella enea o totora de la misma laguna, que son tan gruesas como un cuerpo de un buey, y largas más de diez o doce pasos; estas hacen enrollando esta enea o totora, y la van atando con unas como tomizas de ichu, que es como esparto; quedan tan duras y fuertes que ninguna fuerza la deshace; susténtase en el agua; de estas juntan las que son menester hasta henchir el ancho del río, y las van trabando con sogas gruesas por las puntas y por los medios, de manera que están muy fuertes y recias; encima de estas balsas, después de juntas, echan mucha de la misma totora apretada y tejida, sobre la que pisan las bestias que pasan por el puente; es puente muy seguro, facilísimo de hacer, sin ningún género de clavo ni madera ni más artificio del dicho; pasa por este puente toda la gente y mercaderías de ropa de Castilla, vino, coca, ganado que va de Lima, del Cuzco y de Arequipa a Potosí y a los Charcas, y asimismo toda la más plata que va de Potosí a las dichas ciudades, de manera que por él cruza la mayor contratación de todo el reino[566].

Años después, en 1603, fray Diego de Ocaña, viajando de Potosí hacia Lima, cruzó este mismo puente, experiencia que le impresionó sobremanera:

En esta laguna hay un puente, por la parte del desaguadero, que dicen que se estrecha el agua como un tiro de ballesta, la más notable y milagrosa que tiene el mundo porque el agua está muy honda y ancha y no se puede hacer ni de madera ni de piedra, y así todo el puente es de haces de enea, espadaña o juncos que llamamos en España. Estos haces están juntos unos con otros y atados con unas maromas, y sobre estos haces mucha de la misma espadaña suelta, lo cual siempre está sobre el agua, y por allí pasa todo el trato del Perú a Potosí, las recuas de los arrieros y todos los carneros que van del Cuzco con harinas y maíz, y con los cestos de la coca, […]. *Cuando pasan las cabalgaduras este puente van temblando y el puente tiembla y se hunda hacia abajo por el peso de las cabalgaduras y de las personas, que si se ven estas cosas no se puede creer el peligro que se pasa en este y otros puentes que hay de crisnejas, que son de ramas de árboles, como de sauces, de las cuales van haciendo unas sogas anchas, y por aquellas sogas, tres juntas por encima de ellas, pasan las cabalgaduras y la gente, pero este puente del desaguadero me admiró más que todas esotras por ser éste de sola paja puesta sobre el agua* […], *que dudo haber otro como él en todo el mundo semejante*[567].

[566] RAMÍREZ, B. "Descripción …". Págs. 338-339.
[567] OCAÑA, D. *A través de la América …* Pág. 201.

Por esta misma época, fray Reginaldo de Lizárraga visitó la zona. El lugar era tan especial que corrían mitos sobre la profundidad y fuerza de la corriente, que el dominico no tardó en comprobar que eran meros bulos:

El Desaguadero es tan ancho como un tiro de piedra; el agua tiene muy poca corriente, parece como embalsada. Comúnmente se trata en este reino que no se le halla fondo, y que el agua por abajo corre con tanta velocidad que, por mucho que pese una piedra, si con ella la quieren sondar, se la lleva el agua. La primera vez que pasé por este Desaguadero llevaba intención de sondarlo y averiguar esta verdad. Llegando con más de 50 brazas de sogas que saqué de Zépita, me puse en medio del puente con una piedra como medio adobe; echela al agua y luego se fue la piedra derecha al fondo como si no hubiera corriente alguna; sompesela[568] *y sacándola hallé cuatro brazas y media de agua, de suerte que lo que se dice es fábula. También decían que cayendo alguna cosa en el agua, era imposible salir; también lancé un perro y fácilmente salió nadando; y que por abajo no haya corriente es fácil de persuadir, aunque no lo hubiera experimentado con la sonda, porque como toda aquel agua sea un solo cuerpo, si por abajo fuera tan raudo y corriente, por el medio y por arriba había de correr de la misma suerte.*

Igualmente llamó su atención el puente, que describió así:

Tiene este Desaguadero un puente, el mejor, más fácil y seguro del mundo; es llano y de totora asentada sobre tres o cuatro maromas de ichu, muy estiradas. Hacen los indios unas balsas fuertemente, atadas de esta totora, a manera de media luna cuando se muestra después de la conjunción; el convexo, que es el lomo, lo asientan sobre las maromas muy bien atados, luego junto a esta otra, y así las multiplican desde el principio al fin, y las unas con las otras las atan. El vacío que hay entre una y otra, porque estas balsas son redondas, hínchenlo con enea o totora suelta, que es lo mismo, de suerte que la punta queda llana y rema de ancho tres varas largas; es segurísima y puédese pasar a caballo, aunque yo muchas veces que la he pasado me apeo, llevando la cabalgadura de diestro. Hay aquí indios con pescado, los cuales tienen cuidado a su tiempo de renovarla, y son tan diestros en ello, y en saber, por la experiencia que tienen, cuándo conviene hacerlo, que no pierden punto, porque ya saben cuándo han de renovar las maromas y las balsas[569]*.*

Un nuevo testimonio sobre este puente se debe al carmelita Antonio Vázquez de Espinosa, que lo cruzó hacia 1617, aportando algunos detalles nuevos sobre sus características:

El río caudaloso que sale de la Gran Laguna de Chucuito (Lago Titicaca), es tan grande, como el Guadalquivir por Córdoba, llamado Desaguadero.[…] *En esta parte está hecho un puente de paja sobre la misma agua de muchos haces de ichu, juncia, avena, enea, llamada en aquella tierra totora, por el cual pasan caballos, mulas, carneros y toda la gente, y cierto es cosa misteriosa que sobre material tan liviano como la paja, y con tan poco fundamento pues está sobre el agua, se pase con tanta seguridad. Quien dio principio a este puente fue Capac Yupanqui, quinto rey del Cuzco, año de 1160. Sus fundamentos son cuatro maromas hechas de juncia, enea y de la otra paja, cada una tan gruesa como el muslo de un hombre, las dos se aferran y atan de la una banda del río, y las echan sobre el agua; tendrá cada maroma más de 150 pasos, por ser tan ancho el río, y de la otra banda las atan fuertemente, sobre las cuales echan grandes y gruesos haces de la dicha juncia, enea e icho, los cuales asen y atan con las maromas, para que se junte e incorporen; sobre este fundamento echan las otras dos maromas y las atan con los gruesos haces y las otras maromas; y luego sobre ellas echan gran cantidad de manojos menudos de la dicha juncia e ichu, los cuales van cosidos unos con otros, de la suerte que de muchas empleitas se hace una estera, y de esta suerte queda muy segura; tiene de grueso más de vara y media, de ancho de 12 a 14 pies y de largo obra de 150 pasos, que es lo que tiene el río de ancho. Esto lo renuevan, en lo que hay necesidad, cada seis meses los indios de la comarca, que lo tienen a cargo*[570].

Por tanto, la técnica empleada y el propio puente del Desaguadero no dejaron indiferente a ninguno de los tres viajeros que lo cruzaron en tan temprana época.

---

[568] Sompesar: Sopesar, levantar algo para tantear el peso que tiene o para reconocerlo.
[569] LIZÁRRAGA, R. *Descripción del Perú…* Págs. 191-192.
[570] VÁZQUEZ DE ESPINOSA, A. *Compendio y descripción de las Indias Occidentales*. Madrid. 1992. Págs. 805-806.

El mantenimiento de los puentes fue un problema debido a su rápido deterioro. Las reparaciones corrían a cargo de los indígenas de la vecindad que se quejaban a las autoridades por el tiempo que dedicaban a esta tarea en detrimento de su trabajo agrícola. En su reunión del 10 de julio de 1559, el cabildo de Cuzco trató de esta cuestión en los siguientes términos:

> *Este día se trató entre sus mercedes que por cuanto, como es notorio, los indios y naturales de esta provincia reciben gran trabajo y daño en andar mucha parte del año ocupados en hacer los puentes del camino real, los cuales como son de crizneja y los que pasan por ellos son muchos y las mercaderías y ganados y bastimentos que vienen a esta ciudad y pasan para adelante, pasan todos los dichos puentes y los rompen y desbaratan cada día, y como los indios comarcanos han de acudir por fuerza a hacerles, reciben gran agravio y pierden de hacer sus sementeras por ser tan continuo el trabajo, y, dado caso que antiguamente los dichos indios hacían los dichos puentes y lo han tenido de costumbre hasta ahora, no padecían antes tanto trabajo como al presente, porque no pasaban recuas ni ganados ni en tanta cantidad gente y mercaderías como ahora*[571].

Las obras de reparación se costeaban con derramas pagaderas por los mercaderes que entraban en las ciudades que tenían asignado su mantenimiento. El Cabildo del Cuzco abordó este asunto el 12 de enero de 1560 dando la siguiente orden:

> *Este día acordaron sus mercedes que por cuanto por provisión y cédula de Su Majestad y del señor virrey en su nombre, se ha echado derrama sobre todas las mercaderías que entraren en esta ciudad para ayuda a pagar las obras de los puentes de Abancay y Apurímac y del camino del Collao y de otras partes, a las dichas mercaderías han echado su parte* […][572].

Pasado el tiempo, la reparación y construcción de puentes siguió constituyendo un serio problema, tanto que el intendente de Huamanga, Demetrio O'Higgins, denunció numerosos casos al ministro de Indias en su informe de 6 de agosto de 1804, entre otros el del río Guarpaque. Para solucionar el problema concreto del paso de esta corriente, el intendente proponía construir un nuevo y duradero puente de piedra que sería financiado por el cobre de un impuesto temporal a los vecinos que sería aplicable a la coca y al aguardiente. Lamentablemente el virrey no le autorizó al cobro de la tasa y el proyecto fracasó. Decía O'Higgins en su informe:

> *Deslinda en parte este partido* (partido de Huanta) *del de Angaraes un río llamado Guarpaque, en invierno, se pone muy caudaloso e intransitable, no siendo precisamente por un puente de sogas que hay. Este se hallaba muy ruinoso y casi irremediable; por eso y ser tránsito indispensable de correos y de traficantes de ambos virreinatos, congregué a los vecinos del pueblo de Huanta y, habiéndoles manifestado esta grande necesidad, ofrecieron voluntariamente contribuir 2 reales por cada arroba de coca y cuatro por cada botija de aguardiente para fabricar un puente firme de cal y canto, evitando los funestos sucesos que han acaecido en el pasaje del de sogas, como también el que se cortase la comunicación si sucedía la ruina que amenazaba por no haber otro estrecho donde poder extender los cables si llegan a faltar los estribos del actual. Como para la colección de aquella oferta voluntaria era necesario el permiso del Superior Gobierno, formado el expediente di cuenta de todo; en su vista resolvió que primero se levantase el plano y presupuesto por medio de un ingeniero, y como no lo hay en este departamento, hallándose en la villa de Huancavelica el ingeniero Don Pedro Subiela, pasé en persona a suplicarle que, por la corta distancia en que estaba, viniese a levantar dichos planos; me anunció que conseguida la licencia de la superioridad pasaría a ejecutarlos; ocurrí a solicitarla y, conseguida la venia, se excusó con que las atenciones de la mina real no le permitía venir.*
>
> *Deseando poner en ejecución este proyecto tan benéfico, expuse de nuevo al Superior Gobierno, suplicándole se me remitiese un ingeniero de aquella capital. Desde luego se ordenó que pasase Don Manuel León pero que para ayuda de costa era forzoso contribuirle de pronto setecientos pesos y cincuenta más mensuales durante la comisión. El fondo para esta obra estaba incolecto*[573] *porque consistía en la enunciada contribución de los vecinos, que aún para*

[571] ANÓNIMO. *El libro del cabildo* … Pág. 50.
[572] ANÓNIMO. *El libro del cabildo* … Pág. 93.
[573] Incolecto: Sin colectar, no recogido.

su recolección el Señor Virrey negó su superior permiso, que sin duda debiera preceder la operación del ingeniero para poder pagarle. En virtud de la negativa de S.E. le dirigí el informe que en copia acompaño, representando que después se contribuirían las gratificaciones de la misma masa que se juntase, como viniera el ingeniero, y que también había otras muchas obras que le rendirían utilidad: hasta hoy no ha habido respuesta alguna y, por consiguiente, quedó sin efecto una idea tan útil y necesaria[574].

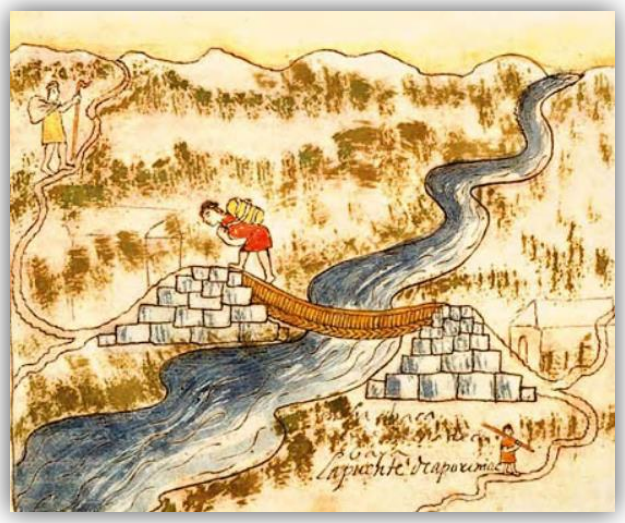


Figura 4.157. Puente de Apurímac según Martín de Murúa (s. XVII)

Además del desgaste por el uso, los puentes sufrían el embate de los elementos, como le ocurrió al ya citado sobre el Apurímac (Figura 4.157)[575], que era de importancia capital para el tráfico de personas y mercancías hacia y desde Cuzco. De él decía Pedro de León hacia 1620:

El puente está hecho con mucho artificio e ingenio. De una parte se sustenta sobre unas peñas; de la otra, sobre un torreón hecho de piedra y argamasa y de un pilar. Al otro está todo en el aire porque no se le puede hacer estribo de piedra ni de leñas sobre el río porque es muy hondo y corre muy recio. Tiene más de ciento ochenta pasos de largo. Para hacer este puente toman unos maderos de un recio palo, cada madero de dos años cumplidos y una tercia de grueso, bien labrados y cuarteados; luego, con unos clavos muy largos, gruesos y fuertes los van pasando y así hacen un modo muy bueno de cadenas (Figura 4.158)[576]*, y ponen tres por debajo, y encima recias tablas y dos de cada lado, y por abajo y de los lados queda fuerte y seguro. Y cuando lo pasan, siempre está temblando. Y por riesgo que tienen si lo cargasen mucho, no dejan pasar por éste mulas cargadas, ni pasa más de una sola, y así van pasando de una en una. Andan por este camino grandes recuas de mulas, muy fuertes y valientes, y cada recua de estas lleva de setenta a ochenta mulas; y para cada diez, un indio -o negro que tiene cuenta con ellas- estas recuas salen cargadas de mercaderías de Lima para la ciudad del Cuzco. Y todos los señores de recuas se obligan en Lima a aquellas personas que les fletan las mercaderías que en este puente y laja del Apurímac y en todos los puentes de crisneja y ríos de avenida, pasan los fardos a hombros de indios o negros, y así descargan en las partes que tienen obligación, y si se perdiere en las partes referidas algún fardo, son obligados a pagarlo. Se han hecho muchas diligencias y juntado piedras y todos los materiales para hacer un puente de piedra sobre este río y no han podido, aunque buenos maestros lo han procurado. Y han pretendido romper una montañuela para hacer pasar por dentro de ella el río y no han podido*

[574] O'HIGGINS, D. "Informe del intendente de Guamanga don Demetrio O'Higgins al ministro de Indias don Miguel Cayetano Soler. 6 de agosto de 1804". En *JUAN, J.; ULLOA, A. Noticias secretas de América.* Parte I. Londres, 1826. Págs. 639-640.

[575] FERNÁNDEZ, J.M. *Q'eswachaka, el último puente inca*. 2011. https://formentinatura.wordpress.com/2011/09/16/qeswachaka-el-ultimo-puente-inca-qeswachaka-the-last-inca-bridge/. Consultada el 4 de octubre de 2024. Modificada.

[576] OCAÑA, D. *Relación del viaje de Fray Diego de Ocaña por el Nuevo Mundo (1599-1605)*. Repositorio Institucional de la Universidad de Oviedo. Ms. 215. F. 360v. Modificada.

porque son muy fuertes y recias las peñas. Tiene este puente y laja un alcalde para que tenga cuenta de aderezarlos, y todas las mercaderías que por allí pasan pagan medio por ciento para el aderezo de esta laja y puente[577].

Figura 4.158. Dibujo de Ocaña de la cadena de madera que sostenía el puente de Apurímac

Posteriormente, en 1795 el ya citado Manuel Espinavete proporciona otra descripción de dicho puente según la cual parece que la técnica constructiva había cambiado, así como el peaje para atravesarlo:

(El puente de Apurímac) *está en el camino real y tiene de largo ciento veinte varas poco más; está hecho de cables o sogas muy gruesas tejidas de las que se llaman pita o magüey, cuya planta abunda en las inmediaciones. Su ancho es de vara y tres cuartas, las mismas que cogen cinco cables algo separados de los cuales se compone el piso, encima de los cuales amarran con cueros palos muy unidos y de la madera más fofa que allí se encuentra para que se agarren las mulas, que no disfrutan este beneficio cuando llueve pues se ponen tan resbaladizos los palos que parecen jabón. Tiene el puente sus pasamanos de dos cables, que ponen a estirar y sirven para mudar los del piso cuando éstos están malos. La entrada yendo de Abancay al Cuzco es muy estrecha y mala para las bestias por cuyo motivo, el de moverse mucho el puente y el de tener en su medio una cimbra peligrosa, no pasan cargadas, ni vacías pueden pasar más de una, y hasta que ésta ha salido no entra otra, así por el riesgo de que caigan al río (que sucede a menudo) como por el de que no se descomponga el puente.*[...] *El puente de Apurímac lo tiene cedido S. M. al hospital de naturales del Cuzco, de cuyo producto también toca una corta parte al de San Juan de Dios. Suele arrendarse en 1.200 pesos al año con cargo de refaccionarlo que se hace cada cuatro meses poco más o menos, y tiene de costo de 350 a 400 pesos cada vez. Las cargas de efectos de Castilla pagan de pasaje 10 reales, las de la tierra como son azúcar, vino, etc., 4 reales por cada una, siendo de cuenta del arrendatario poner gente que las pase de un lado a otro, a cuyo efecto viven en aquella quebrada tan incómoda y enfermiza ocho, diez, y aun doce hombres, que lo mas del año padecen tercianas y se ven precisados a cubrirse la cara con unas redes de hilo para que no les lastimen los infinitos incómodos mosquitos que allí habitan de día y los innumerables jejenes*[578] *que les quitan el sueño de noche. Las mulas chúcaras*[579]*, que se conducen para la haciendas o para vender, también pagan la cantidad que tratan los dueños con el arrendatario aunque lo regular es introducirlas por el que llaman vado, donde siempre perecen ahogadas algunas. El que camina con solo su cama y dos baúles o petacas no paga otra cosa que lo que satisface a los mozos que le pasan sus muebles y mulas de un lado a otro del puente, y a los arrieros con mulas vacías o gente de a pie no se cobra cosa alguna; lo mismo sucede con los tabacos, efectos y cargas de la real hacienda, cuya exención pretendían también los mineros para los azogues y demás utensilios necesarios al laboreo de las minas, pero aún no se ha decidido*[580].

A pesar de estar situado a gran altura sobre el cauce del río, el puente no estaba exento de graves riesgos. La Gaceta del Gobierno de Lima informaba que el 17 de marzo de 1819, a causa de las grandes lluvias habidas en la región de Cuzco:

[...] *se atajó el río de Apurímac sobre 20 leguas antes de llegar al puente a causa de haberse caído un cerro y tapádolo. Le detuvo 34 horas y luego que quedó en corriente fue tanta la fuerza, que cargó con el puente de Apurímac arrancando las argollas que estaban puestas por los conquistadores, y el agua subió sobre 60 varas* (unos 50 m), *lo que nunca se había visto. La lluvia en esta provincia* (Cuzco) *ha sido tan desmedida que en cuatro meses seguidos ha llovido*

[577] LEÓN, P. *Descripción del virreinato del Perú, c. 1620.* Lima. 2009. Págs. 80-81.
[578] Jejenes: Phlebotomus papatasi, pequeño mosquito que es el principal vector de la leishmaniasis.
[579] Chúcara: Sin domar.
[580] MERCURIO PERUANO. Tomo 12. Lima. 1795. Págs. 118-120.

sin cesar, y en dicha ciudad se han caído algunas casas viejas[581].

La noticia seguía informando de que las consecuencias del represamiento del río fueron:

[...] *la ruina total del puente de Apurímac. Luego que de esto tuvo noticia el señor intendente, mandó reparar el* (puente) *de Copa, que nos servirá mientras aquel se componga, a menos que sea también destruido por el río Guayllate que hoy lleva once días de represa y no sabemos lo que ocasionará en su rompimiento.*

Hoy día, un puente similar a lo que debió ser el puente de Apurímac, también sobre este mismo pero aguas arriba del anterior, sigue en activo con el nombre de Q'eswachaka, renovándose cada año. Tiene 28 m de largo, 1,20 m de anchura y está construido con cuerdas de distinto grosor fabricadas con la paja ichu; se reconstruye anualmente tardándose cuatro días, que suponen una gran fiesta para las comunidades vecinas al puente que participan en su reparación. Es de origen inca y, por tanto, tiene más de 500 años de antigüedad. Por todo ello fue declarado Patrimonio Cultural de la Nación el 31 de julio de 2009[582]. La Figura 4.159[583], muestra dos fotografías del puente completo, en su entorno actual, las crisnejas que forman su estructura y las obras de sustitución de las viejas por las nuevas durante el proceso constructivo de las protecciones laterales.

Figura 4.159. Puente Q'eswachaka sobre el Apurímac

Retomando el uso antiguo del puente, una vez cruzado, los peligros se mantenían ya que la salida comportaba serios riesgos para personas y mulas. De acuerdo con el padre Ocaña:

[581] Gaceta del Gobierno de Lima. Sábado 17 de abril de 1819. Nº 26. Págs. 379-380. Biblioteca Nacional. Hemeroteca digital.
[582] INSTITUTO NACONAL DE CULTURA. *Resolución Directoral Nacional, nº 1112/INC*. 31 de julio de 2009.
[583] GARCÍA, O. "El último puente colgante de los incas que fue destruido por las lluvias será reconstruido". *El Comercio*. 2021. Fotografías de A. Niño. https://elcomercio.pe/somos/historias/el-impresionante-puente-de-paja-que-destruyen-y-construyen-cada-ano-en-cusco-fotos-noticia/. Consultado el 26 de agosto de 2024.

Luego que se pasa el río se comienza a subir la laja, que es una piedra cortada, la cual cae sobre el río, y en deslizando un poco a una parte, caen las mulas cargadas al río, donde está un piélago tan hondo que, en cayendo alguna cabalgadura, no tiene remedio. Y así han caído allí algunas mulas cargadas de barras de plata y con otras cargas y no ha sido posible sacar nada de cuanto ha caído. Y cuando los arrieros hacen el fletamiento, sacan por condición que la laja de Apurímac se ha de pasar por cuenta y riesgo de cuya es la hacienda que se fleta. Aunque ya se ha remediado esto y está el camino con estribo[584].

Otro puente de acceso difícil y paso complicado era el de Vilcas, situado camino de Huamanga, tras pasar el de Apurímac. En 1603 la situación para el viajero no era nada cómoda:

Al cabo, pues, de cuatro días después, llegamos al río de Vilcas, que es también muy caudaloso. Para bajar este río se baja una cuesta tan larga que tiene más de 2 leguas grandes. En medio de esta cuesta está el tambo de Hacenoche, y es tan derecha que con dificultad se baja a caballo. El río se pasa por puente de crisneja, […]. *Y como el río es tan ancho, por más tirada que esté el puente, está en arco. Y cuando la cabalgadura está abajo, en medio del puente, que pasan una a una, es menester darles voces y animarlas para que puedan subir la otra mitad del puente, porque no caigan en el río, como sucede muchas veces, trastornándose en el puente y dar con todo abajo*[585].

En estas condiciones de precariedad los accidentes no eran raros, unas veces por infortunio y otras por malas prácticas. Como ejemplo del primer caso se puede citar el fallecimiento de José Castellanos, corregidor de las provincias de Chilques y Masques, el 14 de enero de 1694. El corregidor estaba esperando en una orilla del río Cusibamba mientras que en la otra:

Figura 4.160. Puente colgante de Pampas, de fibra (crizneja), a mediados del siglo XIX

[...] *le esperaba a comer don Felipe Farfán, con sus hermanos* [...] *y otros a la puerta de la calle, viendo pasar las mulas por el puente que es de crisneja* (Figura 4.160)[586]*; y el corregidor a la*

[584] OCAÑA, D. *A través de la América* … Pág. 230.
[585] OCAÑA, D. *A través de la América* … Pág. 231.
[586] SQUIER, E.G. *Un viaje por tierras* ... Pág. 302.

entrada, esperando que pasase la suya de silla, que la tiraba un indio de un cabestro, que no quería entrar en el puente. El corregidor comenzó a aguijarla con el bastón y, a los movimientos y saltos de la mula, retirándose un poco hacia atrás dio con el pie en vago y cayó al río, que venía de avenida, yéndose al fondo de aquella poza que hace debajo del puente y no le vieron más. Lo maravilloso y digno de notar fue el haber quedado el bastón colgado de la cinta en una ramita muy débil, a la mitad de la peña, de manera que, después de ocho días que así se mantuvo, lo sacaron con gran dificultad, descolgando un muchacho con lazos [...]. *El cuerpo se halló poco después desnudo cerca de Mollepata en un remolino que allí hace el río, y lo enterró el cura de Limatambo*[587].

Más criticables fueron las muertes de indios en el rio Urubamba debido al debilitamiento del puente por retirar algunos de sus refuerzos sin causa que lo justificase. Su derrumbe causó perturbaciones en el tráfico de mercancías y en el suministro de aprovisionamientos:

[...] *acerca del puente de Urubamba se ha averiguado con certidumbre que cayó el miércoles 5 de febrero de 1744, a las seis de la tarde, y perecieron un indio y su mujer y un hijo que pasaban a ese tiempo arreando unos jumentos. Fue tal el golpe que estremeció todo el pueblo. Al día siguiente, habiéndose juntado mucha gente a ver la lástima, subió un indio mozo sobre un estribo del lado del pueblo y contemplando la ruina dijo: ¡Es posible que un puente tan hermoso y fuerte se hubiese caído! Al decir esto se desprendió la piedra en que pisaba y con ella cayó el indio al río, sin que más le viesen. Ocasionó esta ruina el haber quitado don Nicolás Lobatón desde el año antes algunas piedras por parecerle no eran tan necesarias, sobre lo que le amonestó el padre Simón Fuster* [...]. *Viendo los vecinos y el corregidor del marquesado el daño tan grande que se seguía a todo aquel valle y demás lugares por la falta del pasaje, hicieron una oroya poco después, y al probarla se ahogaron dos indios, otros dicen que tres. Ha sido muy sensible esta ruina porque ha causado gran penuria de bastimentos y atraso en no poder vender sus efectos*[588].

Así pues, en esta breve relación se evidencia que el transporte de la coca por la sierra no era, en absoluto, sencillo debido a las fuertes variaciones topográficas y a la presencia de caudalosos ríos. Sin embargo, los problemas no se acababan cuando se superaban estos obstáculos naturales; el clima imponía también sus condiciones como se comenta seguidamente.

4.12. Problemas climatológicos

La rigurosa climatología andina fue un grave inconveniente tanto para la conservación de los viales en aceptable estado como para el traslado de mercancías y personas por el territorio, lo que evidentemente influyó en el trajín de la coca. Felipe Guaman Poma de Ayala (1615) dejó indicaciones precisas sobre esta circunstancia. Así, el tráfico por los caminos se interrumpía prácticamente en la época de lluvias:

[...] *porque este mes* (diciembre) *comienza a caer la agua del cielo y no le deja hasta el mes de marzo, que ya no se puede andar en todo el reino las recuas y rescatadores y mercachifles ni los trajinantes*[589] *de vino, de coca, ají, sal, harina ni de maíz ni de ropa: todo se pierde por la gran fuerza de la agua y de los* ríos[590].

Prueba de la violencia de las aguas es el siguiente texto que demuestra el efecto de las precipitaciones en los Andes, en donde los deslizamientos podían alcanzar grandes proporciones modificando el tráfico vial si afectaban a algún camino. De nuevo el río Apurímac fue el protagonista:

[587] ESQUIVEL, D. *Noticias cronológicas* ... Tomo II. Pág. 161.
[588] ESQUIVEL, D. *Noticias cronológicas* ... Tomo II. Págs. 299-300.
[589] Trajinante: El que practicaba el trajín; transportista, indígena normalmente.
[590] GUAMAN POMA DE AYALA, F. *Nueva crónica* ... Pág. 1241.

El año de 1555, por las muchas aguas del invierno, cayó sobre aquél río (el Apurímac) *un pedazo de sierra tan grande y con tanta cantidad de riscos, piedra y tierra que le atravesó de una parte a otra y le atajó de manera que en tres días naturales no corrió gota de agua, hasta que la represa de ella sobrepujó la montaña que le cayó encima. Los que habitaban de allí abajo, viendo que un río tan caudaloso se había secado tan súbitamente, entendieron que se acababa el mundo. La represa subió catorce leguas el río arriba, hasta el puente que está en el camino real que va del Cuzco a la ciudad de Los Reyes* (Figura 4.161)[591]*. Este río Apurímac corre del mediodía al norte más de quinientas leguas que hay por tierra, desde su nacimiento hasta la equinoccial; de allí revuelve al oriente y corre casi debajo de la equinoccial otras seiscientas cincuenta leguas, medidas por derecho, hasta que entra en el mar, que con sus vueltas y revueltas son más de mil quinientas leguas las que corre al oriente*[592]*.*

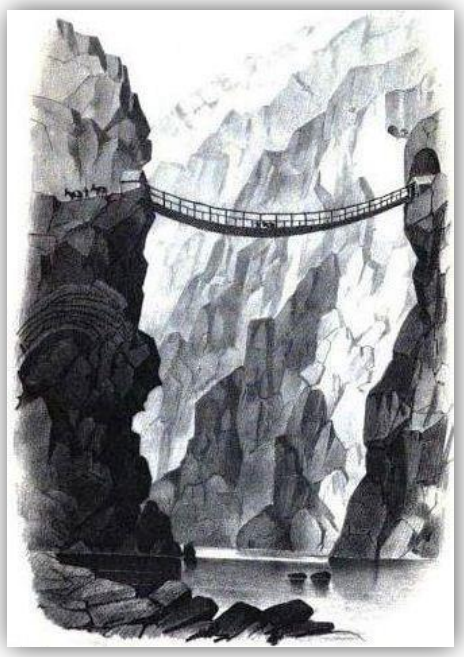


Figura 4.161. Puente colgante sobre el río Apurímac hacia 1850

Guaman confirma que, en el mes de enero, continuaban los grandes aguaceros y que las recuas debían permanecer quietas[593]. Febrero era aún peor:

Este mes de febrero […] *es la fuerza de los ríos; los caminantes han de descansar las recuas y rescatadores y trajinantes y los que llevan ganados a las ciudades* […]. *Y se ha de trabajar en casa este mes y no salir fuera por temor y peligro de enfermedades y de rayos y de ríos y de aguaceros, y en los llanos de temblores que vienen a menudo este mes. Y los ríos no se pueden vadear de ninguna manera porque Dios envía con su furia y no hay que tentarle a Dios o quererse ahogar. Y así este mes se estén quedos y las recuas libres descansen y engorden en estos dos meses o tres*[594]*.*

En marzo la climatología se iba estabilizando pero atravesar los ríos seguía siendo peligroso debido a la fuerza engañosa de la corriente:

Y en este mes andan madura los ríos que engaña a los hombres; parece poca agua y va un pedazo y corriente y recia y así se ahoga muchos indios y españoles este mes[595].

---

[591] GIBBON, L. *Exploration of the valley of Amazon.* Part II. Washington. 1854. Pág. 38.
[592] ESQUIVEL, D. *Noticias cronológicas* ... Tomo I. Pág. 197. Esquivel identifica el Apurímac con el río Marañón y, posteriormente, el Amazonas.
[593] GUAMAN POMA DE AYALA, F. *Nueva crónica ...* Págs. 1200-1201.
[594] GUAMAN POMA DE AYALA, F. *Nueva crónica ...* Pág. 1205.
[595] GUAMAN POMA DE AYALA, F. *Nueva crónica ...* Pág. 1209.

En estos meses las lluvias torrenciales no eran raras en absoluto. En 1620 las avenidas causaron muchas ruinas. El 27 de marzo se hundió la barca del río Apurímac con quince personas y fardos de ropa de Castilla, llevándose también la oroya con sus cables y demás pertrechos[596]; posiblemente se trataba de la barca contratada por las autoridades a Juan López Portillo en 1615. El 5 de febrero de 1626, al amanecer, trajo el rio Quiquijana tan gran avenida que se llevó el puente y un estribo con sus tajamares y madera, quedando el tráfico cortado durante muchos días. El cabildo del Cuzco dio providencia para su reparación como otras veces, lo que indica que el suceso no era extraño[597].

Por fin, en mayo, pasados los temporales, la situación se normalizaba:

> *Y en este mes pueden andar las recuas fácilmente y las bestias tienen mucho prado y la comida barato y los caminos abiertos y los ríos poco peligro los trajinantes de vino, coca, sal. Y los que llevan pan y harina y ropa puede caminar sin tanto cuidado ni peligro y la venta corre*[598].

En agosto la situación era óptima de manera que:

> *En este mes han de andar mucho las recuas y mercaderes y caminantes, señoras y mercachifles, trajinantes de vino, coca, sal, ají y de la ropa porque lo llevan seguro. Y hay mucho pasto para ganados y se ha de tomar cuenta de los ganados en todo el reino*[599].

Septiembre era otro buen mes para el trajín. Octubre era la época adecuada para esquilar las llamas, tratarlas del carache (sarna) y preparar mantas, sogas y esteras. Finalmente noviembre era el último mes seco, en que debían apresurarse los trajines y terminarse los aprovisionamientos de comida y leña para evitar que las lluvias que pronto llegarían, lo impidieran[600].

El caso es que con las pésimas condiciones viales descritas, agravadas en los meses invernales, el trajín anual de la coca se efectuaba durante los ocho meses que estaban transitables los caminos. A veces, como consecuencia de esta circunstancia, se producía un cierto desabastecimiento de la hoja:

> *Desde el mes de noviembre se comienza en todo este reino gran falta de leña y abundancia de yerba, paja verde, la carne flaca. Mucho leche, queso, mucho ají verde comienza y gran falta de sal y coca y las recuas no puede andar*[601].

En las localidades mineras es de suponer que esta contingencia debía suplirse con una provisión de hoja almacenada anticipadamente, teniendo en cuenta lo imprescindible de este producto en el laboreo de las explotaciones y en el trabajo de los ingenios de amalgamación.

La climatología, por tanto, era un factor perturbador del comercio de la coca. Teniendo en cuenta que las mitas (cosechas) de la hoja tenían lugar aproximadamente en noviembre, marzo y julio, y que las lluvias duraban de diciembre a marzo-abril, el clima influía claramente en el proceso. La mita de noviembre apenas tenía tiempo de ser enviada a los almacenes de la sierra antes de la llegada de las lluvias, y no podía ser distribuida desde allí más que a lugares cercanos a los mismos debido a que las precipitaciones hacían impracticables los caminos. Por tanto, como bien decía Guaman, con el mal tiempo se iniciaba una época en la que la coca podía llegar a escasear en lugares alejados de las zonas cocaleras si no se había tenido la precaución de hacer una buena provisión de ella. La segunda mita coincidía con el fin del periodo de lluvias. Es de suponer que el traslado de los cestos a los almacenes serranos sería muy trabajoso por estar los caminos, de por sí

---

596 ESQUIVEL, D. *Noticias cronológicas* ... Tomo II. Pág. 41.
597 ESQUIVEL, D. *Noticias cronológicas* ... Tomo II. Pág. 56.
598 GUAMAN POMA DE AYALA, F. *Nueva crónica ...* Pág. 1217.
599 GUAMAN POMA DE AYALA, F. *Nueva crónica ...* Pág. 1227.
600 GUAMAN POMA DE AYALA, F. *Nueva crónica ...* Págs. 1230,1233, 1237.
601 GUAMAN POMA DE AYALA, F. *Nueva crónica ...* Pág. 1201.

malos, en sus peores condiciones. Una vez llegada la temporada seca, en abril, se daría salida a la que estaba almacenada en la sierra proveniente de la mita de noviembre más la que hubiera llegado de la de marzo. En mayo eclosionarían los trajines con recuas bien descansadas y alimentadas, dispuestas a reponer de coca los lejanos mercados mineros. Finalmente, la mita de julio, en plena temporada seca, llegaría sin problema a los almacenes, saliendo de ellos con destino a los asentamientos mineros y otros lugares, ya regularizada la situación oferta/demanda; el trajín de esta última demoraría hasta septiembre u octubre, meses todavía muy adecuados para el transporte por vía terrestre.

4.13. Efectos de los terremotos

En un lugar sísmicamente activo como es la banda occidental de Sudamérica, no eran raros los terremotos. Los fuertes relieves y la magnitud de los sismos dieron lugar a deslizamientos que afectaron a las precarias vías de comunicación existentes y, con ellas, al transporte de la hoja de coca. En la Relación del terremoto del 31 de marzo de 1650 que afectó a la región del Cuzco, publicada en Madrid en 1651 por Juan Paredes, se relata la desolación general provocada por el sismo y el desgraciado caso de una expedición que, saliendo de los cocales de Cuchoa, fue destruida por una avalancha:

> *Toda la ciudad* (de Cuzco) *está muy arruinada y la provincia con la mayor pérdida y desolación que se ha visto entre las mayores del mundo, y con los mayores prodigios que se han visto jamás de abrirse la tierra, despedazarse los montes, sepultar mucho número de gente y animales, reventar volcanes de fuego, de piedra y arena, de agua de diferentes colores y malos olores, cerrarse los caminos y represarse los ríos. En los Andes grandes de Paucartambo y de Cuchoa no ha podido entrar ni salir persona en todo este tiempo. Sólo de Paucartambo ha salido un indio y tardó veinte días por la montaña y de Cuchoa, nadie. Y al pobre cura, que era un bonísimo sacerdote, saliendo de Cuchoa con muchos indios y recuas cargadas de coca, se desgajó una montaña en la Cuesta de la Vieja y los sepultó a todos y a más de 1.000 cestos de coca de Juan de Caraza, con mulas y todo. Y sólo se halló del buen sacerdote un pedazo de cuerpo, que es la corona, y un pedazo del vestido se conoció, sin piernas ni brazos, y lo enterramos en esta ciudad, que otro buen sacerdote lo trajo para darle sepultura. Paucartambo se asoló todo, sin quedar iglesia ni casa en pie, y Challabamba*[602].

En otro documento de la época se proporciona una versión distinta del fallecimiento del cura, llena de dramatismo:

> *En los Andes del Cuzco fue tan furioso el temblor que viniendo el licenciado Juan de Olave Arenas, clérigo presbítero, cura del pueblo de Chucoa, treinta leguas del Cuzco, de confesar a sus feligreses, bajando a pie una dilatada cuesta, toda de piedra laja, le cogió el temblor en ella, en lo más agrio de la bajada (que dicen Cuesta de la Vieja), y se partió tan improvisadamente la peña sobre la que venía bajando y con tan gran violencia, que sin poder repararse ni hallar resguardo alguno a tanta furia, quedó colgado en el aire asido por los vestidos de un pedazo de risco que se dividió con tal ímpetu que le llevó tras sí el peñasco y le tuvo colgado de las vestiduras cinco días pendiente, sin poderle socorrer los indios que venían con él, ni los españoles que se convocaron a su socorro, por ser en la parte inferior (donde había de caer con el peso de su cuerpo) profundísima la abertura de la peña, ni se atrevía a desasir por no despeñarse y hacerse pedazos, y por la parte superior y ambos lados inaccesible el risco donde estaba suspendido el clérigo; que, como persona virtuosa y de letras, aprovechándose del tiempo que Dios le concedía, y viendo la imposibilidad de su remedio, se ocupó aquellos cinco días que allí estuvo, en hacer afectuosos actos de contrición y pedir a Dios misericordia, hasta que rendido al aliento de las inclemencias y temores del peligro, al fin de los cinco días expiró y,*

[602] PAREDES, J. "Relación del temblor y terremoto que Dios Nuestro Señor fue servido de enviar a la ciudad del Cuzco a 31 de marzo de este año pasado de 1650,…". En *VV.AA. Documentos sobre el terremoto de 1650 (Cuzco), 1650-1651. Revista del Archivo Histórico del Cuzco*. Nº 13. 1970. Págs. 214-215.

después de gran dificultad, pudieron sacar los indios el cuerpo, despedazados los brazos, y así se llevaron a enterrar a la ciudad del Cuzco[603].

En cualquier caso, los terremotos añadieron dificultades al nada fácil trajín de la coca, incluso en los meses más favorables para ello.

[603] MENDOZA, D. "El terremoto de 1650 en la Relación de fray Diego de Mendoza, O.F.". En *VV.AA. Documentos sobre el terremoto* … Pág. 218.

Figura 4.162. Arrieros cruzando la Cordillera de la Sal en Atacama[604]

[604] SANHUEZA, C. "La tradición arriera …". Pág. 236-237. Modificada.

5. MEDIOS DE TRANSPORTE: LOS ANIMALES LLEVADOS DESDE ESPAÑA

5.1. Introducción

Como ya se ha indicado anteriormente, recién llegados los españoles y en los años inmediatamente posteriores, la coca se transportaba a hombros de indios de encomienda y, muy ocasionalmente, en llamas y en caballos a falta de mulas. Un caso bien descrito es el del acarreo de la cultivada en Chuquioma, desde Totora a La Plata o Potosí, en los años 1548 a 1551, correspondiente al repartimiento de Sacaca[605]. La Tabla 5.1[606] muestra el transporte mixto realizado en estos años de la coca beneficiada en las tres mitas anuales. La hoja era sacada de los cocales por peones indios hasta Totora en un viaje de tres días y, posteriormente, se hacía el traslado tanto a hombros de porteadores como de llamas, a razón de dos cestos por animal y por persona, que eran aportados por el cacique del repartimiento; para controlarles, viajaba con ellos un capataz del encomendero. Debe tenerse en cuenta que en esta época los cestos eran mayores (25 libras de coca y 2 ó 3 libras del envase, 13,3 kg en total) que los que habitualmente se usaron a partir de 1558 (18 libras de coca y 2 ó 3 libras por envase, 10,5 kg en total) por lo que el transporte a hombros debió ser muy duro tanto para superar las cotas entre los cocales y Totora como para cubrir la larga distancia a La Plata y Potosí. Las producciones de hoja variaron a la baja de cada año al siguiente sin que la relación entre la cantidad porteada por medios humanos y por animales siguiera un patrón definido cuando se analizan en detalle las mitas. En el conjunto anual las llamas se fueron imponiendo al traslado por humanos salvo en 1550, año en que la tendencia se invirtió.

AÑO	MITA	PRODUCCIÓN (cestos)	SACA DEL COCAL A TOTORA	TRANSP. TOTORA A LA PLATA		TRANSP. TOTORA A POTOSÍ		RELACIÓN ENTRE LLAMAS/HOMBRES
				Llamas	Peones	Llamas	Peones	
1548	1ª	314	157 peones	100	57			1,86
	2ª	355	179 peones			116	63	
	3ª	377	189 peones	126	63			
	TOTAL	1.046						
1549	1ª	292	146 peones	100	46			1,95
	2ª	341	171 peones	120	51			
	3ª	363	182 peones			110	72	
	TOTAL	996						
1550	1ª	222	111 peones			70	41	1,72
	2ª	274	136 peones	82	54			
	3ª	302	151 peones	100	51			
	TOTAL	798						
1551	1ª	203	102 peones			70	31	2,33
	2ª	242	121 peones	80	31			
	3ª	262	131 peones			90	41	
	TOTAL	707						

Tabla 5.1. Producción y transporte de coca en el repartimiento de Sacaca

Pero, además de las llamas, otros animales fueron determinantes en el transporte terrestre. La llegada de caballos, yeguas y asnos fue una constante desde que los españoles arribaron a América. Los caballos, además de servir de bestias de carga, fueron un elemento bélico de gran importancia en las luchas contra los nativos. Se llevaron también yeguas con la intención de multiplicar el ganado caballar tan rápidamente como fuera posible. Además se llevaron numerosos asnos y asnas con el mismo fin y por su capacidad de cargar pesos, pero teniendo *in mente*

[605] ANÓNIMO. "Relación que hacen los quipocamayos …". Págs. 432-435.
[606] Autor con datos de ANÓNIMO. "Relación que hacen los quipocamayos …". Págs. 432-435.

conseguir con aquellos híbridos estériles. Del cruce de yegua y asno nacían la mulas; de caballo y asna, burdéganos, también denominados mulos[607]. Las primeras fueron elementos importantísimos en el transporte en la época virreinal, desapareciendo prácticamente los caballos, que quedaron para otros usos más estéticos y sociales; sin el concurso de las mulas, el comercio y las comunicaciones habrían sido más caros y complicados; su cría fue la principal actividad de algunas zonas que disponían de amplias praderas, como el Tucumán.

En los momentos iniciales, el caballo, además de animal de carga, fue un medio de transporte ideal que hizo posible la implantación de una gran industria ganadera en la América hispana, que afectó a grandes áreas del continente, con producción caballar, asnal y, sobre todo, mular. De esta forma, la sociedad hispanoamericana fue una de las más equinas de la historia, lo que ocurrió, en gran medida, debido a la adaptabilidad del caballo del Viejo Mundo a las condiciones del Nuevo. Pero no fue sino hasta que la frontera española alcanzó los grandes pastizales en Méjico-EE.UU, Venezuela-Colombia y Argentina-Uruguay cuando las manadas de caballos y la producción de mulas se hicieron legendarias en la historia de América[608].

Por tanto, caballos, yeguas, asnos, asnas y mulas, que también fueron llevadas de España, se convirtieron en animales cuya presencia fue imprescindible para crear el modelo de transporte terrestre del virreinato, aunque pronto el ganado mular se impuso a los demás tanto por sus mayores prestaciones y ventajas como por el menor coste unitario de flete. Su participación fue especialmente importante en el trajín de la coca, sustituyendo o complementando a las llamas.

Ahora, cabe preguntarse ¿cómo llegaron estos animales a América? ¿Qué características tenían? ¿Dónde y cómo se criaron? De ello se trata a continuación.

5.2. Animales de carga españoles: caballos, asnos y mulas

Con la regulación de la mano de obra por diversas disposiciones ya comentadas, que limitaban o impedían el porteo a hombros de los indígenas, tanto mediante leyes de carácter general[609] como por las diversas ordenanzas de la coca, las llamas adquirieron gran importancia y los españoles dependieron de ellas para llevar cualquier tipo de carga cuando no eran suficientes los animales traídos de Europa. Una carta de 1590 del licenciado Cepeda sobre la villa de Tarija refleja la situación:

> *Después de la vida y salud de los indios, sin los cuales, como he dicho, no hay cosa que sea de provecho en estos reinos, lo que más le conviene conservar y procurar vaya en aumento es el ganado de la tierra en que se trajina en todas estas provincias la comida y, en la mayor parte de ellas, las mercancías, y en Potosí, los metales, y este ganado de la tierra evita que no se carguen los indios; porque la aspereza de la tierra y diferencias de temples, de excesivo calor a frío, vuelve los caballos locos, es causa que no haya carretas y muy pocas recuas de mulas por valer caras y el herraje a precio excesivo*[610].

A medida que la cría de mulas se fue incrementando en el norte de la actual Argentina, su coste se abarató y, paulatinamente, suplantaron a las llamas en las caravanas debido a su mayor rapidez y capacidad de carga y a que podían ser vendidas en las zonas mineras, fundamentalmente

[607] Los burdéganos no prosperaron debido a su menor tamaño y peores condiciones para la carga.
[608] ALVARADO, C.I.; DELSOL, N.; COSSICH, M. "El caballo en América: una breve crónica de su regreso". *Revista Archaeobios*. Nº 18. 2023. Pág. 134.
[609] ANÓNIMO. *Recopilación de leyes de los Reynos de las Indias mandadas imprimir y publicar por la Majestad Católica del Rey Don Carlos II, nuestro Señor.* Vol. II. Madrid. 1791. Pág. 287.
[610] CONTI, V.; SICA, G. "Arrieros andinos de la colonia …". Nº 26.

en Potosí[611]. A partir del siglo XVII, las llamas o carneros de la tierra y las mulas fueron los medios principales de transporte[612]. Las primeras eran el medio habitualmente utilizado por los indígenas andinos; las segundas, fueron en parte, llevadas por los españoles y, sobre todo, obtenidas cruzando ganado caballar y asnal en territorio americano. Respecto de éste último, Garcilaso de la Vega dejó testimonio de su entrada en contacto con él:

> *El primer borrico que vi fue en la jurisdicción del Cuzco, año de 1557; comprose en la ciudad de Huamanga; costó 480 ducados de a 375 maravedís; mandolo comprar Garcilaso de la Vega, mi señor, para criar muletos de sus yeguas: En España no valía seis ducados porque era chiquillo y ruinejo; otro compró después Gaspar de Sotelo, hombre noble, natural de Zamora, que yo conocí, en 840 ducados. Mulas y mulos se han criado después acá muchos para las recuas y gástanse mucho por la aspereza de los caminos*[613].

En conclusión, los animales de carga llevados por los españoles a América tuvieron una notable importancia tanto durante la conquista como posteriormente, siendo un elemento fundamental del transporte, del comercio y de la vertebración de las distintas regiones que integraban las posesiones hispanas. Por estas razones se les dedica este amplio capítulo que pretende recoger los aspectos más reseñables del ganado caballar, asnal y mular.

5.2.1. Los primeros animales: viajes de Colón y otros (1494-1504)

A finales del siglo XIV en España se utilizaban como animales de carga caballos, yeguas, asnos, asnas y mulas. Por su versatilidad, pronto se constató la necesidad de disponer de ellos en los territorios recién descubiertos en América, y allí fueron llevados en barco superando las múltiples dificultades logísticas de tan largo viaje.

En esa época, la existencia de caballos en España era precaria, debido a la constante necesidad de estos animales para la guerra. En la reconquista al Islam de Vélez-Málaga en 1487 se emplearon 20.000 caballos y otros tantos cuando se tomó Granada años después, en 1492. A este hecho se añadía la costumbre de la época de no cabalgar en yeguas, que sólo se destinaban a la reproducción o a la cosecha de cereales. En esos momentos, la obtención de mulas producía más beneficios, no sólo porque eran muy solicitadas en el comercio, sino también por ser más útiles como animales de trabajo que los caballos, de los que solamente alcanzaban buenos precios aquellos que eran de cierto tipo, como los de guerra, de paseo o de picadero[614]. El resultado de la carencia caballar fue la prohibición de comerciar con ellos en Europa y en el norte de África bajo pena de muerte y confiscación de todos los bienes. No obstante, se permitía esta práctica cuando estaba específicamente autorizada por la Corona[615].

Pese a ser animales ampliamente utilizados como elementos auxiliares muy valiosos, debido a las incertidumbres existentes en el primer viaje, Cristóbal Colón no creyó necesario embarcar caballos. Ignoraba su duración, y tanto el punto de llegada como sus condiciones eran una incógnita. Tras navegar hacia el oeste, finalmente arribaron a tierra, a una isla que denominó San Salvador[616], de la que tomó posesión en nombre de los reyes. Posteriormente viajaron a otras islas,

[611] CONTI, V.; SICA, G. "Arrieros andinos de la colonia …". Nº 28.
[612] GADE, D.W. "Inca and colonial … ". Pág. 267.
[613] VEGA, G. *Comentarios …* Vol. 2. Págs. 245-246.
[614] PRADO, U. *El caballo chileno 1541 a 1914: estudio zootécnico e histórico hípico*. Santiago de Chile. 1914. Pág. 178.
[615] RÍO, J.L. *Guerreros y ganaderos I. Caballos y équidos españoles en la conquista y colonización de América.* Sevilla. 1992. Pág. 92.
[616] Situada en las Bahamas, actualmente se discute su identificación pues hay varias candidatas posibles.

incluidas Cuba y La Española, en la que fundó un asentamiento (denominado Fuerte Navidad, Figuras 5.1[617] y 5.2[618]) que dejó poblado con 39 españoles. Después, volvió a la península a donde llegó tras un azaroso tornaviaje que, para él, acabó momentáneamente en Lisboa, en donde permaneció un tiempo antes de desplazarse a España.

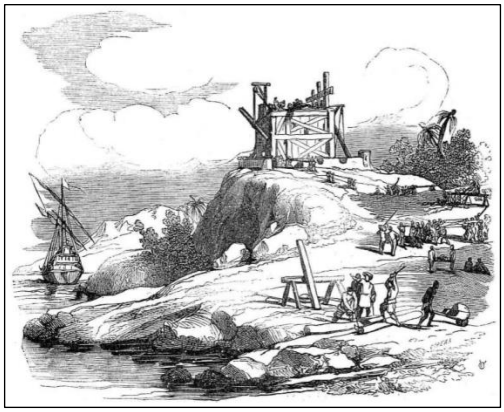


Figura 5.1. Construcción del Fuerte Navidad

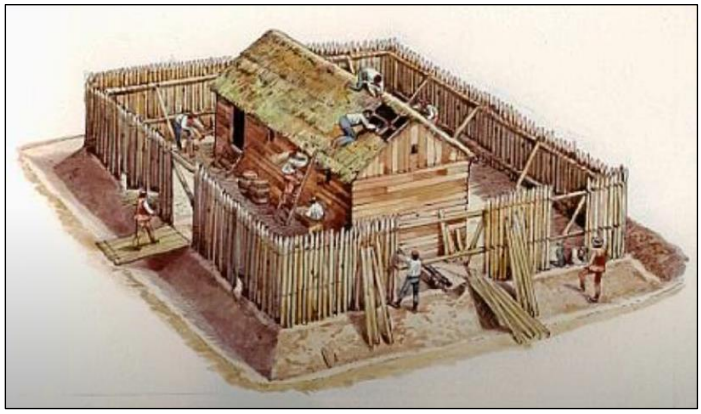


Figura 5.2. Idealización del Fuerte Navidad

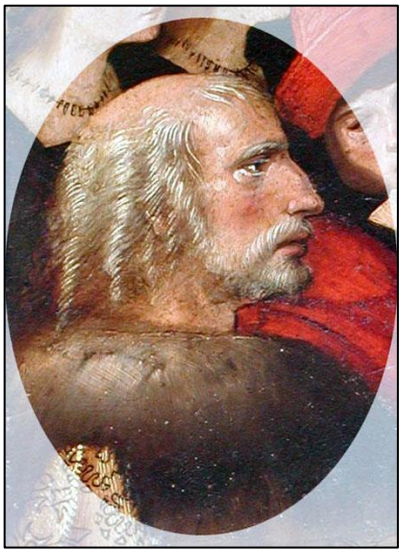


Figura 5.3. Cristóbal Colón

Figura 5.4. Los Reyes Católicos

El éxito de la expedición precedió la llegada de Colón (Figura 5.3)[619]a la península; las posibilidades que se abrían eran enormes de modo que, de inmediato, los Reyes Católicos (Figura 5.4)[620] le urgieron que volviera a América con objeto de establecer un asentamiento que consolidase sus derechos sobre el nuevo territorio para hacer frente a las reclamaciones que, con toda probabilidad, presentaría el rey Juan II de Portugal sin tardar mucho. A tal efecto, tras

[617] IRVING, W. *Vida y viajes de Cristóbal Colón.* Madrid. 1851. Pág. 49.
[618] ANÓNIMO. "Spanish Inquisition and Christopher Columbus". *Pinterest*. https://www.pinterest.es/pin/1055599898885266/. Consultada el 20 de septiembre de 2021.
[619] FERNÁNDEZ, A. *Retrato de Colón en el cuadro Virgen de los Navegantes (entre 1505-1536).* . https://www.cervantesvirtual.com/portales/cristobal_colon/imagenes_cristobal_colon/imagen/imagenes_cristobal_colon_02-retrato_de_cristobal_colon_en_reales_alcazares_de_sevilla/. Consultada el 12 de agosto de 2024.
[620] SUÁREZ, L. *Isabel I de Castilla-Fernando II de Aragón y V de Castilla*. Real Academia de la Historia. https://www.rah.es/reyes-catolicos/. Consultada el 12 de agosto de 2024. Modificada.

escuchar las noticias de Colón y de sus descubrimientos, le pidieron ser informados de lo que necesitaría llevar en el segundo viaje[621].

En esta ocasión sería imprescindible disponer de una armada perfectamente dotada de hombres y medios, cuya puesta en marcha comenzó en mayo de 1493, momento en que la Corona inició la emisión de las cédulas y órdenes necesarias, entre ellas el nombramiento de Colón como capitán general de la armada, los privilegios que se le concedían y las pertinentes instrucciones[622].

La expedición debía ser importante, estimándose inicialmente la participación de 1.500 personas y 17 o 18 carabelas[623]. Tenía que incluir una fuerza armada, de la que formarían parte 20 lanzas jinetas a caballo[624], cinco de las cuales llevarían dobladura (doble cabalgadura) que serían yeguas. Debían estar el 20 de junio en Sevilla para ser presentados[625]; estos caballos eran de pura sangre, berberiscos andaluces, y como tales fueron pagados[626]. Además, la Corona autorizó a Colón a llevar 14 yeguas y 14 vacas, más 50 caíces[627] de cebada para alimentarlas[628]. De estos équidos desciende la mayor parte de la cabaña caballar que hoy pasta libremente en muchas de las extensas praderas de Norteamérica: los mustang que llaman los estadounidenses, término derivado del hispano mesteño[629] (Figura 5.5)[630].

---

[621] LEÓN, M.M. *El segundo viaje colombino.* Tesis de Doctorado. Universidad de Valladolid. 2000. Págs. 65-66.

[622] LEÓN, M.M. *El segundo viaje …* Págs. 68-69, 82-86.

[623] LEÓN, M.M. *El segundo viaje …* Págs. 71, 77.

[624] En 1493, ya terminada la guerra de Granada se reconoció por los reyes de España la necesidad urgente de que al lado del hombre de arma estuviese el jinete ligero y de aquí se originó un decreto de creación del cuerpo de guardia vieja de Castilla; en él se disponía que la quinta parte de cada compañía debía estar armada a la jineta, con espada, puñal y ballesta. La introducción del jinete en la organización militar española se debió evidentemente al buen efecto que en la guerra última habían producido los jinetes o zenetes africanos. PRADO, U. *El caballo chileno..* Pág. 188.
Las lanzas jinetas era una caballería popular, a diferencia de la caballería armada que se llamada así por haber sido armada por el rey en una ceremonia destinada a tal fin, requisito del que carecían las jinetas. Su armamento era ligero (lanza corta, adarga y puñal); la armadura, un simple peto o coraza y un morrión sin celada, lo que sería muy útil en el cálido clima que encontrarían en el Caribe. LEÓN, M.M. *El segundo viaje …* Pág. 176.

[625] Cédula de los reyes a Fernando de Zafra mandándole escoja en Granada veinte lanzas jinetas que se habían de embarcar para las Indias. Barcelona, 23 de mayo de 1493. En *ANÓNIMO. Colección de documentos inéditos relativos al descubrimiento, conquista y organización de las antiguas posesiones españolas en América y Oceanía.* Tomo 19. Madrid. 1873. Págs. 501-503.

[626] PEREZGROVAS, R.A. "Historia de los caballos en crónicas relativas a la exploración y conquista española de las Antillas". *Acta Universitaria.* Vol. 34. 2007. Pág. 5.

[627] Un caíz = 12 fanegas = 12 x 50,6 kg/fanega = 607,2 kg. Por tanto, 50 caíces = 30.360 kg.

[628] Traslado del asiento que se tomó con el almirante, de la manera que había de gastar los maravedís e pan que sus altezas le mandaron librar para su viaje. En *ANÓNIMO. Colección de documentos inéditos relativos al descubrimiento, conquista y organización de las antiguas posesiones españolas en América y Oceanía.* Tomo 30. Madrid. 1878. Págs. 472, 475.

[629] Mesteño: Mestengo, mestenco o mostrenco, perteneciente a la mesta, o sea al conjunto de reses de varios dueños o sin dueño conocido. El que encontraba animales sin amo estaba obligado a manifestarlos por el pregonero o mostrenquero, hecho documentado en Castilla ya en 1304; de no encontrarse dueño, el ganado se repartía en el concejo del pastor que lo halló. El antiguo vocablo mesteño no se ha perdido del todo, pues sigue empleándose actualmente en Méjico para referirse al ganado extraviado de propiedad desconocida o sin dueño; también para los animales no domados, salvajes. De mesteño o de mestengo ha de venir el término angloamericano mustang (caballo indómito), que suele emplearse en Tejas, California y Nuevo Méjico. (1) COROMINAS, J.; PASCUAL, J.A. *Diccionario critico etimológico castellano e hisp*ánico. Tomo ME-RE. Término Mostrenco. Madrid. 1985. Págs. 165-166; (2) LÓPEZ, A. "La villa de la Isabela, primera ciudad española en América". En *CHEZ, J. (Ed.) España y República Dominicana. Una historia compartida.* Santo Domingo. 2023. Pág. 51.

[630] CUNNINGHAME GRAHAM, R.B. *The horses of the conquest.* Norman (Oklahoma, EE.UU). 1949. Págs. 108-109. Modificada.

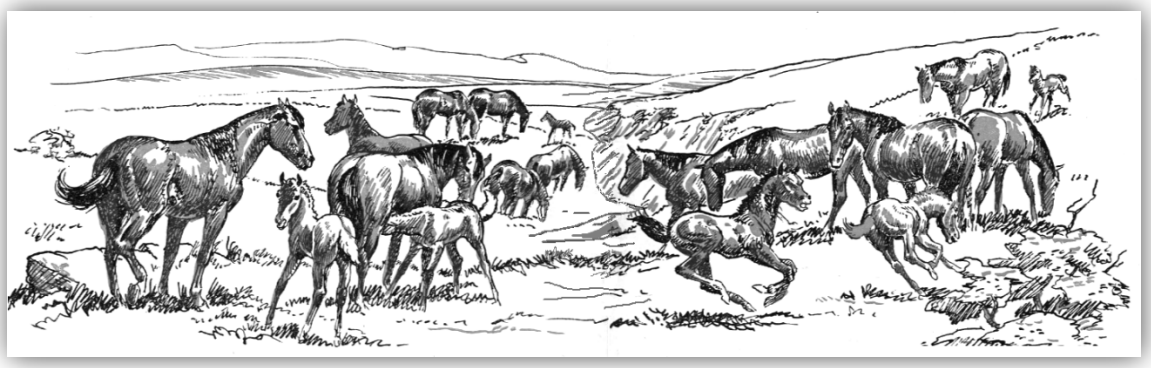


Figura 5.5. Caballos salvajes en las praderas norteamericanas

Ante el hecho de llevar caballos en las naves, Colón planteó la posibilidad de ampliar el número de embarcaciones para acogerlos, pero los reyes ordenaron que, dado lo ajustado de los fondos existentes para financiar la expedición, se mantuviese la flota prevista y se dejara en tierra todo aquello que no fuera considerado indispensable[631].

La flota partió de Cádiz el 25 de septiembre de 1493 hacia las islas Canarias, llegando a ellas el 1 de octubre; llevaba 20 caballos y cinco yeguas que viajaban juntos en una de las naves a cargo de Alonso de Ojeda[632]. En las islas se reabastecieron de productos frescos, semillas, animales y otros suministros necesarios, partiendo para América el día 13. Tres semanas después, el 3 de noviembre, las 17 naves y los casi 1.500 expedicionarios llegaron a la isla Dominica, una de las Antillas del mar Caribe. Navegando hacia el oeste bordeando el archipiélago arribaron, finalmente, a La Española el 22 de noviembre[633].

En estos momentos Colón ya había sido informado de la muerte de los españoles que habían quedado en el Fuerte Navidad, fundado en el primer viaje. Tras comprobar *in situ* el desastre, el Almirante buscó un emplazamiento en la costa idóneo para desembarcar y asentar una nueva ciudad, a la que llamaron Isabela[634].

Figura 5.6. Ruinas de Isabela

Una vez elegido el lugar (Figura 5.6)[635], comenzaron las tareas de desembarco de las 17 naves y del casi millar y medio de personas. Todos llegaron al final del viaje fatigados y con escasos

[631] LEÓN, M.M. *El segundo viaje …* Págs. 283, 291.
[632] CORDERO, M. *Crónicas de Indias. Ganadería, medicina y veterinaria.* Salamanca. 2001. Pág. 47.
[633] LEÓN, M.M. *El segundo viaje …* Págs. 191-200, 204, 214-229.
[634] LÓPEZ, A. "La villa de la Isabela …". Pág. 52.
[635] LÓPEZ, A. "La villa de la Isabela …". Págs. 56-57. Modificada.

suministros, pues muchos de ellos se habían estropeado durante el mismo. Numerosos animales, como los caballos, llegaron en mal estado. De ellos decía Colón que su agotamiento era tal y estaban tan flacos y debilitados que servían poco para arar. El desembarco de animales, armamento, vituallas y provisiones les llevó varios días[636].

Ya en tierra e instalados, Colón comprobó que muchos hombres estaban desarmados, pues habían vendido sus armas mientras estaban a la espera de embarcar. Igualmente, los caballos presentados en Sevilla tampoco fueron los mismos que llegaron a La Española ya que el mejor de ellos no parecía valer los 2.000 maravedís que pagaron por él; sin duda, los pura sangre fueron sustituidos por estos rocines en el puerto de Cádiz.

A la larga este cambio fue beneficioso pues estos animales de poca talla, cuerpo grueso y gran resistencia para el trabajo tenían indudables ventajas sobre los caballos berberiscos presentados en Sevilla, de formas delgadas, muy adaptados a las largas galopadas pero menos para el rudo trabajo de la guerra y para el campo. Por otro lado, las lanzas jinetas, pese a sus características, no querían que sus caballos se usaran en ningún trabajo salvo el de montarlos, por lo que Colón, en carta a los reyes, opinaba que era mejor comprárselos ya que, en esas condiciones no valían para nada salvo para causar pendencias. En su contestación, Isabel y Fernando ordenaron que los dueños los cedieran cuando fueran necesarios y el almirante lo mandase pero que, si los animales recibían algún daño por el que los estuviera usando, lo pagasen[637].

Figura 5.7. Caballos tipo llevados por los españoles a América

La Figura 5.7[638] muestra cómo debieron ser los caballos llegados a La Española; se representan dos ejemplares actuales de Mustang Kiger que, según las pruebas genéticas realizadas, son los más puros existentes en Estados Unidos de América pues, por no haberse cruzado y mantenerse aislados, tienen solamente genes de caballos españoles. Eran de linaje andaluz, fuertes, mesomorfos[639], de tamaño mediano a pequeño, amplios de pecho, cuello ancho,

[636] (1) LEÓN, M.M. *El segundo viaje …* Pág. 253; (2) RÍO, J.L. *Guerreros y ganaderos …* Pág. 83.
[637] (1) LEÓN, M.M. El segundo viaje … Págs. 282-284; (2) PEREZGROVAS, R.A. "Historia de los caballos…". Pág. 5; (3). PRADO, U. *El caballo chileno …* Pág. 189.
[638] CABALLOS Y ARREOS. *Los primeros caballos en México.* 2016. https://caballosyarreos.wordpress.com/. Consultada el 10 de agosto de 2024.
[639] Mesomorfo: Morfología media o intermedia. Los caballos tienen un cuerpo un poco más alto que ancho. La mayoría de las razas de caballos de silla pertenecen a esta categoría. WIKIPEDIA. *Morfología del caballo.* https://es.wikipedia.org/wiki/Morfolog%C3%ADa_del_caballo#:~:text=Mediol%C3%ADneo%20(o%20mesomorfo)%20designa%20las,silla%20pertenecen%20a%20esta%20categor%C3%ADa. Consultada el 12 de

corto y musculoso, ancas redondeadas y fácilmente adaptables al clima del Nuevo Mundo por traer en parte sangre de los caballos berberiscos[640].

El traslado de los équidos en las pequeñas naves de la época debió ser complicado, pues tuvieron que compartir el reducido espacio destinado a ellos con otros animales y con el almacenamiento del pienso y del grano necesario para el viaje, e, incluso, con personas. Como es lógico, mercaderes y maestres[641] estaban interesados en que la navegación llegase exitosamente a puerto, ya que el primero tenía que pagar el flete y beneficiarse con la venta de los animales, mientras que el segundo podía ver peligrar sus ganancias. Las bestias podían viajar en la cubierta o bajo ella, en la bodega. En cualquier caso, los contratos de transporte obligaban a los maestres a acondicionar las naves para recibir a los animales. Desde comienzos del siglo XVI, algunos navíos que iban a América estaban preparados para llevar cuadrúpedos, transformando total o parcialmente la bodega en cuadra; a tal efecto, dejaban un sitio como almacén de grano y paja, un depósito de agua con sus pipas de reserva, pesebreras, compartimentos separados para cada animal y un sistema de poleas para la carga y descarga de los animales. Otras veces, eran alojados simplemente en corrales montados en la cubierta.

Figura 5.8. Situación del golfo de las Yeguas sobre un mapa de la época

Normalmente, tanto el mercader como el maestre contrataban algunas personas para que cuidaran a los animales durante la travesía. La cantidad de alimento asignada a cada équido se reducía a una bota de agua, un halda de paja y 7 u 8 fanegas[642] de cebada. Sin embargo, pese a las medidas adoptadas, moría un gran número de yeguas posiblemente por no estar habituadas al consumo de cebada y paja mojada. Muchas de ellas morían apenas comenzado el viaje, sin haber llegado siquiera a Canarias, y sus cuerpos eran arrojados al mar, lo que dio lugar a que dicho espacio marítimo se conociera como el golfo de las Yeguas (Figura 5.8)[643]. Además, si por cualquier

agosto de 2024.

[640] CABALLOS Y ARREOS. *Los primeros caballos…*

[641] Maestre: Hombre a quien después del capitán correspondía antiguamente el gobierno económico de las naves mercantes.

[642] Fanega: Unidad de peso equivalente a 110 libras ó 50,6 kg. También unidad de volumen (36,3 litros).

[643] ILUSTRES MARINOS. 2017. https://www.facebook.com/permalink.php/?story_fbid=1791846230844986&id=706991812663772. Consultada el 16 de agosto de 2024. Este mapa es una versión coloreada parcial de

circunstancia la tripulación se quedaba sin agua potable, antes de agotar todas las reservas, arrojaban los animales al mar[644].

El cronista Fernández de Oviedo hace referencia a este hecho en su *Historia General y Natural de las Indias*:

> *Aquel espacio y golfo de mar que hay desde Castilla a estas islas se llama el golfo de las Yeguas, a causa de las muchas de ellas que allí se han echado. Porque, como es tempestuoso mar, en mucha manera más que desde allí adelante hasta las Indias, y de más peligro, acaeció en los principios que esta tierra se poblaba, que trayendo los ganados y yeguas desde España, todas las más de ellas se quedaron en aquel golfo, por tormentas, o por morirse en el viaje; y de ser tan dificultoso de pasarlas, comenzaron los hombres de la mar a llamarle el golfo de las Yeguas* […] *Porque las que llegaban vivas hasta las islas de Canarias, las tenían por navegadas o puestas en salvo. Mas también pudieran llamarle el golfo de las Vacas, pues no murieron menos que de las yeguas de la misma manera*[645].

Las pérdidas eran tan frecuentes que se generalizó la costumbre de incluir en los contratos una cláusula que recogía el derecho del mercader a no pagar el flete o a pagar solo la mitad si el animal moría antes de llegar a las islas Canarias[646].

Figura 5.9. Transporte de caballo en barco

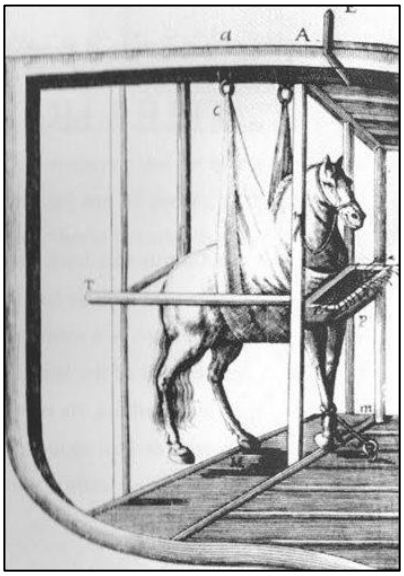


Figura 5.10. Transporte de caballo en barco y posición respecto del casco de la nave

Cuando los équidos se alojaban bajo la cubierta, en estrechos espacios, estaban sostenidos por unas eslingas colocadas debajo del vientre, y con las patas atadas para que no cocearan. Se les ponía un comedero a su alcance. Las Figuras 5.9[647] (mediados siglo XVI) y 5.10[648] (siglo XVIII) muestran tales disposiciones, lo que permite apreciar la escasa evolución de este tipo de transporte con el tiempo.

ORTELIO, A. *Theatro de la tierra universal*. Amberes. 1588. Pág. 101.

[644] RÍO, J.L. *Guerreros y ganaderos …* Pág. 98.

[645] FERNÁNDEZ DE OVIEDO, G. *Historia General y Natural de las Indias.* Tomo I. Madrid. 1992. Pág. 37.

[646] RÍO, J.L. *Guerreros y ganaderos …* Pág. 97.

[647] WEIDITZ, C. *Libro de disfraces.* 1530-1540. Germanisches Nationalmuseum. Nuremberg. Ms. Hs 22474. Pág. 207. https://dlib.gnm.de/item/Hs22474/207. Consultada el 4 de agosto de 2024. Modificada.

[648] https://www.quora.com/During-the-age-of-sail-how-were-horses-transported-on-long-voyages-Did-they-not-need-exercise-Did-they-walk-them-around-on-deck. Consultada el 15 de agosto de 2024.

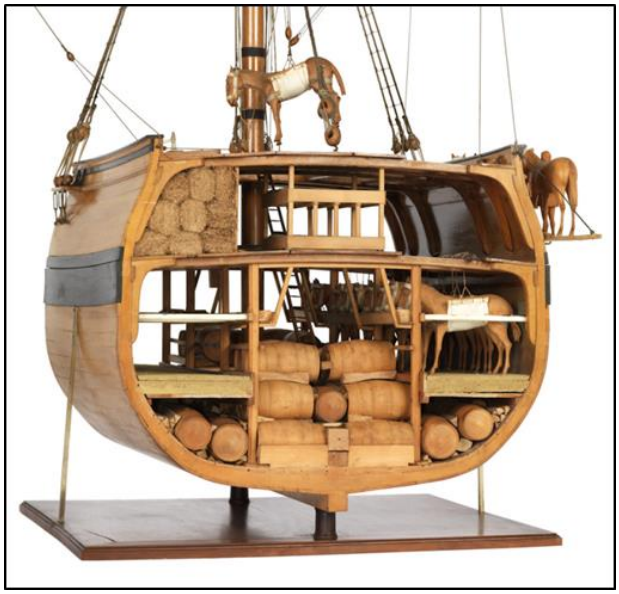


Figura 5.11. Disposición del ganado dentro del buque

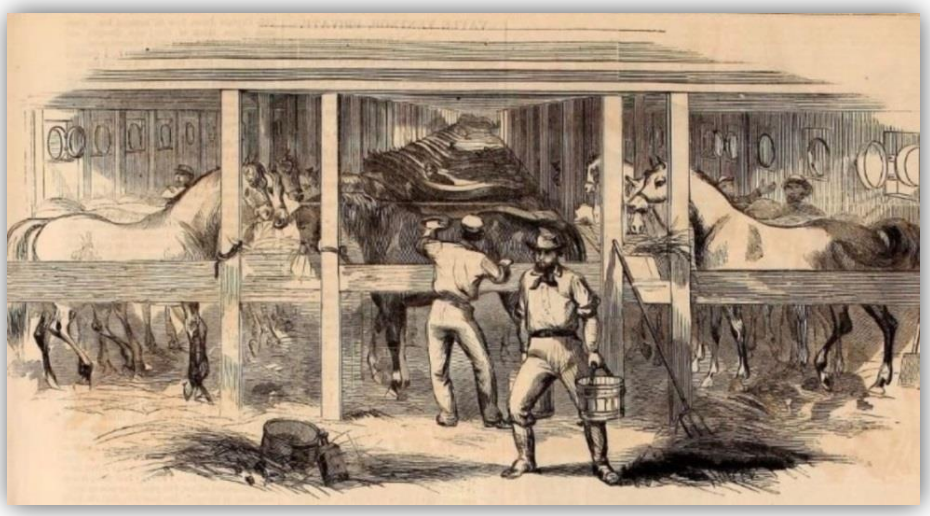


Figura 5.12. Caballos transportados en bodega en el siglo XIX

Para apreciar mejor su situación dentro del barco, la Figura 5.11[649] representa una maqueta de un navío de una época posterior a la del descubrimiento, de mayor tamaño que los entonces usados, que muestra una plataforma adosada al exterior del casco en donde se depositaban los animales embarcados que iban a entrar en la bodega, uno de ellos sostenido por un juego de poleas listo para entrar en ella y un grupo ya instalado en su lugar para viajar. Con el tiempo, se mantuvo esta disposición espacial de los caballos, como muestra la Figura 5.12[650], que corresponde al siglo XIX; al ser los buques más grandes, su buena estabilidad hizo innecesario llevarlos inmovilizados con eslingas, bastando una brida atada a la estructura de los establos.

Como ya se ha comentado, en ocasiones los animales eran colocados en establos construidos al efecto en cubierta, tal como muestra la Figura 5.13[651]; esto sucedía a veces cuando

[649] ANÓNIMO. *How were horses disembarked from sail ships?* https://history.stackexchange.com/questions/58747/how-were-horses-disembarked-from-sail-ships. Consultada el 15 de agosto de 2024. Modificada.
[650] ANÓNIMO. *How were horses disembarked …* Modificada.
[651] CUNNINGHAME GRAHAM, R.B. *The horses of the …* Pág. 54.

se transportaban mercancías valiosas que debían resguardarse en la bodega, en donde no quedaba sitio para ellos[652].

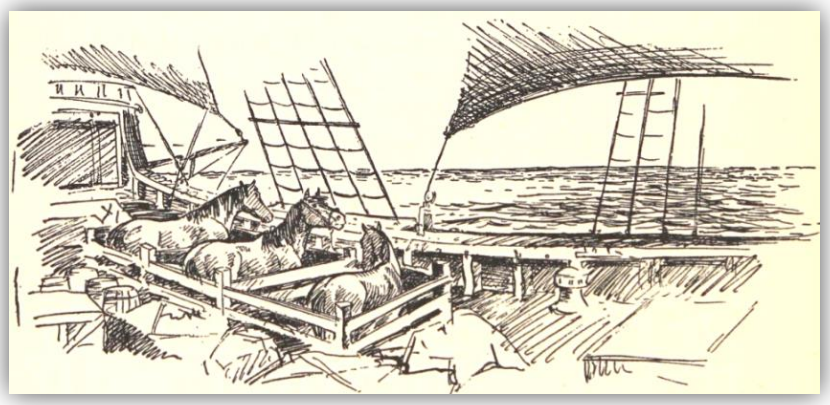


Figura 5.13. Caballos transportados en cubierta

Un caso curioso, salvando la gran distancia temporal existente, es el relatado por Humboldt durante su viaje por Venezuela y tierras limítrofes entre 1799 y 1804. Refiriendo el importante comercio fraudulento de mulas con diversas islas caribeñas, describía cómo se trasladaban por mar y la forma de calmarlas:

> *Entre las comunicaciones fraudulentas más activas están las de las islas de Curazao y Jamaica. Se exportan anualmente más de 10.000 mulas. Espectáculo bastante curioso es ver embarcar esos animales, que son derribados con lazos y luego alzados a bordo de los buques por medio de un aparato semejante a una grúa. Acomodadas en dos filas, las mulas se tienen con trabajo de pie durante los movimientos de balance y arfada[653]. Para intimidarlas y volverlas más dóciles, se toca la caja[654] en gran parte del día y de la noche. ¡Júzguese de la tranquilidad que puede gozar un pasajero que tiene el coraje de embarcarse para Jamaica en una de estas goletas cargadas de mulas!*[655]

Llegados al punto de destino, la forma de bajar los équidos de los barcos era muy diversa y dependía de las características del lugar de desembarco. Podía ser mediante poleas, dejándolos en el agua, como indica la Figura 5.14[656], que corresponde al momento en que Hernán Cortés desembarcó en Cempoala (Méjico) en 1519 y, acto seguido, quemó las naves, cuyas llamas se aprecian al fondo del dibujo; su autoría se debe a Diego Muñoz Camargo (c. 1585). En una representación posterior, con barcos y aparejos de mayor tamaño, se muestra cómo los animales se podían depositar en la orilla (Figura 5.15)[657].

En un dibujo de 1550 (Figura 5.16)[658], concretamente de un desembarco en el fuerte de La Goleta (Túnez), también mediante poleas, parece que se pretende dejar el caballo sobre una

---

652 RÍO, J.L. *Guerreros y ganaderos …* Pág. 97.
653 Arfada: Cabeceo, balanceo.
654 Caja: Tambor.
655 HUMBOLDT, A. *Viaje a las regiones equinocciales del nuevo continente*. Tomo III. Caracas. 1941. Págs. 155-156. https://ia803100.us.archive.org/17/items/AlejandroHumboltViajeALasRegionesEquinocciales/deletes/Alejandro_Humbolt_viaje_a_las_regiones_equinocciales_tomo_3.pdf. Consultada el 23 de septiembre de 2024.
656 MUÑOZ CAMARGO, D. *Descripción de la ciudad y provincia de Tlaxcala*. C. 1585. Lámina 26. https://www.facebook.com/Noticonquista/posts/diego-mu%C3%B1oz-camargo-descripci%C3%B3n-de-la-ciudad-y-provincia-de-tlaxcala-l%C3%A1mina-26-s/419786268895279/. Consultada el 12 de agosto de 2024. Modificada.
657 ANÓNIMO. *How were horses disembarked …*
658 CHAÍN-NAVARRO, C. El transporte de caballos por mar. Blog Cátedra de Historia y Patrimonio Naval. 10

barca que ya se encuentra llena de personas, situación difícil de creer por el escaso espacio disponible y el desequilibrio y caos que el animal produciría en la pequeña embarcación.

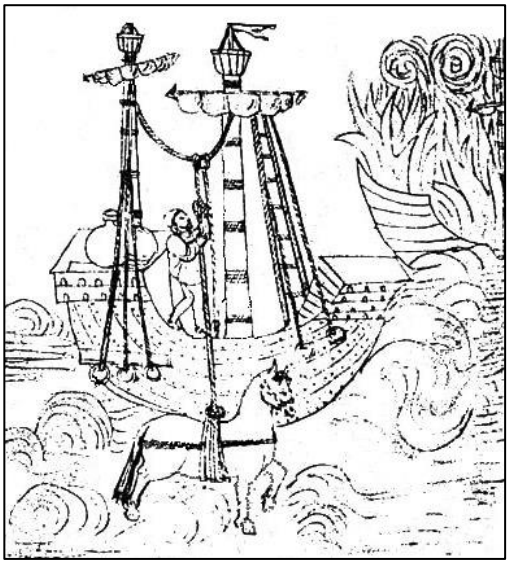


Figura 5.14. Desembarco de un caballo sobre el mar

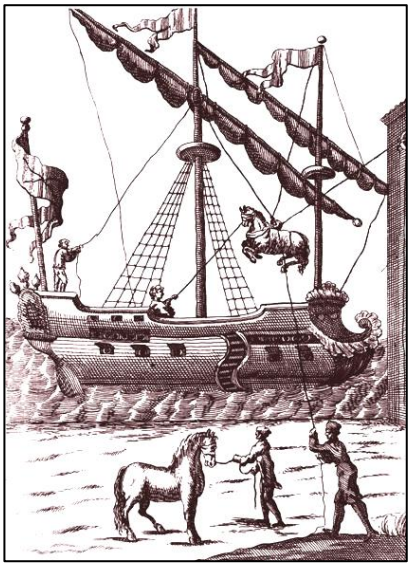


Figura 5.15. Desembarco de un caballo en la orilla

Figura 5.16. Desembarco de un caballo sobre una barca

Se sabe que a veces los animales eran bajados a tierra mediante portillos que se abrían en el casco de la nave (Figuras 5.17[659] y 5.18[660]), lo que exigía que antes de iniciar el viaje, la puerta fuera calafateada para evitar la entrada de agua. Este medio fue empleado también con bovinos.

---

de septiembre de 2019. https://blogcatedranaval.com/2019/09/10/el-transporte-de-caballos-por-mar/. Consultada el 4 de agosto de 2024.

[659] ANÓNIMO. *How were horses disembarked…*

[660] BOLIO, A.A. *A Partir de 1521 llega el toro a México*. 2020. https://suertematadortoros.com/blog/2020/04/21/a-partir-de-1521-llega-el-toro-a-mexico/. Consultada el 15 de agosto de 2024.

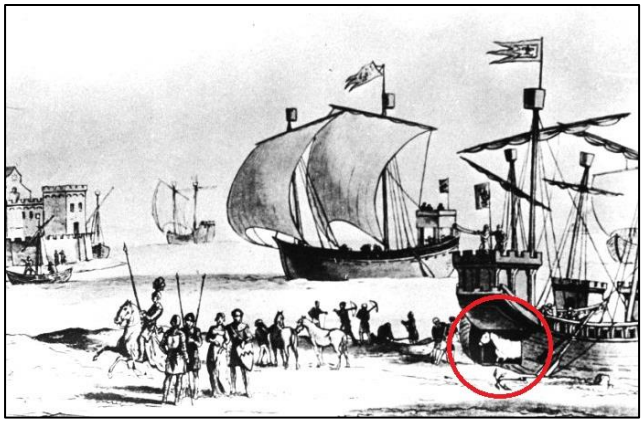


Figura 5.17. Desembarco de caballos en tierra por una portilla

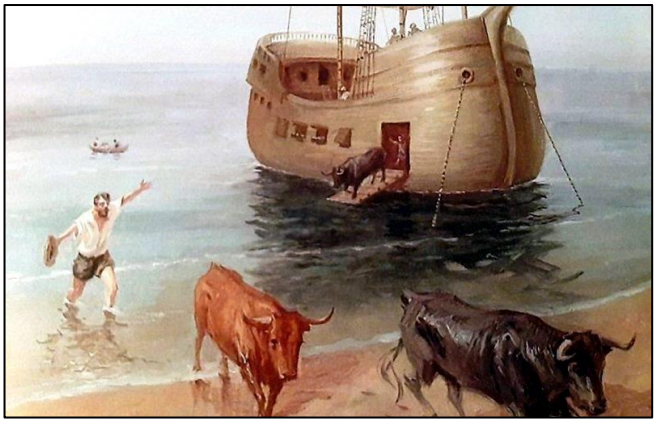


Figura 5.18. Desembarco de ganado vacuno por una portilla

Finalmente, otra forma de descargarlos consistía en acercar la nave a tierra todo lo posible y arrojar los animales directamente desde la cubierta al mar, como se aprecia en la Figura 5.19[661] con ganado vacuno (y con toda probabilidad con el equino). Esta práctica se ha mantenido hasta tiempos relativamente recientes y así lo muestra la Figura 5.20[662], que representa cómo se echaban los caballos al mar para que llegasen nadando a tierra, bajo el control de una persona montada en una barca.

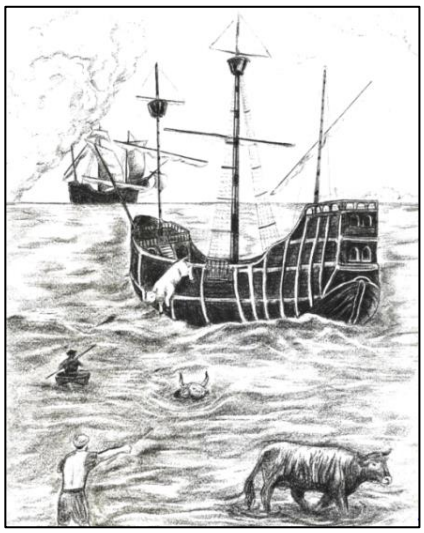


Figura 5.19. Desembarco de ganado bovino directamente en el mar

Figura 5.20. Desembarco de ganado caballar directamente en el mar

Retomando el discurrir de los acontecimientos, es preciso comentar uno que tuvo una enorme incidencia política, económica y social. El 7 de junio de 1494 España y Portugal firmaron el Tratado de Tordesillas que establecía el límite de las tierras a descubrir por cada una de las Coronas, situándolo a 370 leguas al oeste de las islas de Cabo Verde; las situadas al oeste serían para la primera mientras que las ubicadas al este serían para la segunda. Dicho compromiso tuvo una gran trascendencia posterior, aunque la línea de demarcación fue sobrepasada en repetidas

[661] PEREZGROVAS, R.A. *La ganadería bovina en el México Colonial*. Chiapas. 2020. Portada.
[662] ANÓNIMO. *How were horses disembarked…*

ocasiones por los lusos, como prueban las fronteras del actual Brasil[663]. El meridiano correspondiente se ha señalado en rojo sobre el mapamundi de la Figura 5.21[664].

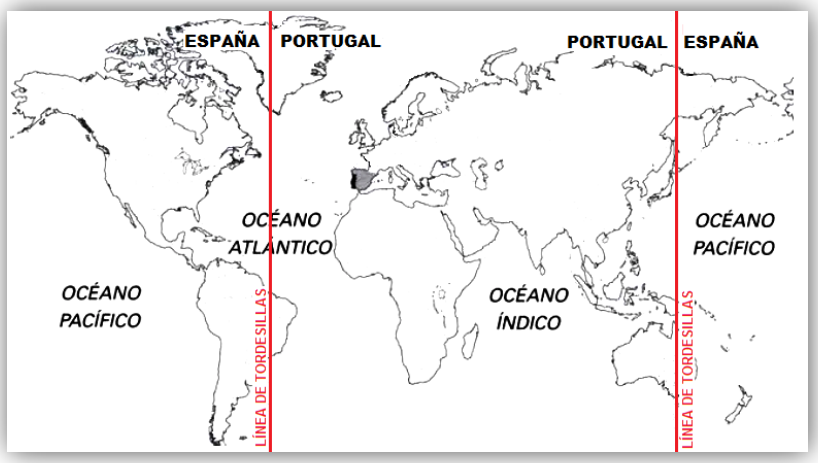


Figura 5.21. Línea de Tordesillas

En cuanto al devenir de Colón, a principios de 1494, envió una misión a España con información para los reyes; en ella, además, solicitaba el envío de varios productos como vino, bizcocho, trigo, tocino y cecina y diversos animales vivos como corderos pequeños, preferentemente hembras, y terneros y terneras. Igualmente, pedía que cada vez que se fletara un navío para la isla, se incluyesen:

> *algunas asnas y asnos y yeguas para trabajo y simiente, que acá ninguna de estas animalias hay de que hombre se pueda ayudar ni valer*[665].

Y es que su utilidad, especialmente la del caballo, era inmensa, pues a su trabajo como animal de carga se unía su componente bélica dado el miedo cerval que inspiraba a los nativos, lo que hizo decir a Colón a los reyes que *es acá más un caballo que una fortaleza*[666].

La Corona fue receptiva a las peticiones del Almirante pues el 1 de julio de 1494 ya había preparado un memorial calculando la ayuda que se debería enviar con objeto de mantener a 1.000 personas en la isla durante un año. Para trasladar todos los productos serían necesarias 12 carabelas. La relación incluía 12 yeguas (valoradas en 30.000 maravedís) y 12 asnos y asnas (18.000 mv) y aclaraba que para llevar éste y otro ganado previsto, se incrementaría la flotilla en una carabela, en total 13 barcos. El viaje se dividiría en dos. El primero, que portaría el ganado, estaría

[663] MORALES, F. (1988) *Atlas histórico cultural de América*. Tomo I. Las Palmas de Gran Canaria. 1988. Págs. 102-104.

[664] RODRIGO, R. *El Tratado de Tordesillas y cómo repartió Portugal y Castilla*. 2013. https://www.abc.es/internacional/20130914/abci-tratado-tordesillas-201309132226.html. Consultada el 19 de agosto de 2024. Modificada. En este mismo año 1494, los Reyes Católicos, advirtiendo que por la comodidad de montar todos en mulas, se estaba reduciendo notablemente la cría de caballos, mandaron, bajo gravísimas penas, que nadie cabalgara en ellas excepto los frailes y las mujeres. El monarca dio el ejemplo, no volviendo a hacerlo, con lo cual y la inviolable observancia de la orden, se empezó a restablecer la cría de caballos. De ahí la renuencia de la Corona a los permisos para mandar caballos al Nuevo Mundo y el alto precio de los existentes en esa época en la Península.

[665] Memorial detallado de las cosas ocurridas y que hacen falta proveer por Sus Altezas en la Ciudad de la Isabela. Isabela, 30 de enero de 1494. En *ANÓNIMO. Colección de documentos inéditos relativos al descubrimiento, conquista y organización de las antiguas posesiones españolas en América y Oceanía.* Tomo 36. Madrid. 1881. Pág. 40.

[666] VARELA, C. "Cristóbal Colón en la Isla Española". En *CHEZ, J. (Ed.) España y República Dominicana. Una historia compartida.* Santo Domingo. 2023. Pág. 39.

compuesto por ocho carabelas; el segundo, con el resto de las mercancías, saldría en octubre y constaría de cinco carabelas[667].

Los detalles de este envío debieron analizarse y reconsiderarse pues, hasta el 9 de abril de 1495, no se firmó un contrato con Juanoto Benardi para llevar el cargamento a La Española. Finalmente, durante este tiempo se decidió que los viajes fueran tres y que se emplearan un total de 12 naves (repartidas por igual partiendo en los meses de abril, junio y septiembre)[668]. Las tres expediciones llevarían la misma cantidad y tipo de productos, que estaban perfectamente establecidos[669]. Entre otros muchos artículos se había previsto enviar en cada viaje trigo, cebada, vino, aceite, tocino, queso, salazón, habas, garbanzos, bizcocho y algún ganado vivo, como seis yeguas, cuatro asnos, dos asnas, cuatro becerros, 200 gallinas, 100 cerdos, etc. Como es evidente, se redujo la previsión de envío de ganado caballar y asnal a la mitad, y se disminuyó el número de barcos en una unidad. Mientras tanto, la deficiente administración de Colón de las actividades de los colonos y la discutida entrega de suministros que hizo levantó numerosas quejas que, finalmente, llegaron a la Corona a finales de 1494; a su vista, los reyes decidieron enviar una persona de confianza, Juan Aguado, su repostero de capilla[670], para que comprobara, como juez pesquisidor, el reparto equitativo de los productos enviados desde España y verificara la exactitud de las quejas presentadas[671]. Por esta razón, la primera flotilla del contrato con Juanoto Bernardi fue dirigida por Aguado[672] que, al parecer, sólo llevó siete yeguas reproductoras de entre cuatro y seis años de edad, además de cierto número de burros que los oficiales reales adquirieron en 1495 en la feria de Medina de Rio Seco, así como en Sevilla, Alcalá de Guadaira y Casarrubia[673]. Pasado un tiempo sin que se resolvieran las evidentes discrepancias entre el pesquisidor y Colón, ambos regresaron a España el 10 de marzo de 1496 para dar cuenta de sus respectivas y antagónicas versiones de los acontecimientos[674].

Tras los descubrimientos de Colón, los portugueses se dieron cuenta de que el Tratado de Tordesillas de 1494 les era desfavorable por sospechar que debían existir enormes territorios ignotos al oeste de la línea de demarcación. Era, por tanto, de gran importancia dilucidar este extremo y verificar la veracidad de las ideas del rey de Portugal; si ese presunto continente existía,

---

[667] Memorial para D. Juan de Fonseca de lo que parece que se debe proveer para llevar a las Indias y para mantenimientos de mil personas, poco más o menos, de un año. Arévalo, 1 de julio de 1494. En *ANÓNIMO. Colección de documentos inéditos relativos al descubrimiento, conquista y organización de las antiguas posesiones españolas en América y Oceanía.* Tomo 21. Madrid. 1874. Págs. 474-487.

[668] Asiento que en nombre de los Reyes, se fizo con Juanolo Berardi sobre el flete de doce navíos aparejados y provistos de todo lo necesario para enviar a las Indias. Valladolid, 9 de abril de 1495. En *ANÓNIMO. Colección de documentos inéditos relativos al descubrimiento, conquista y organización de las antiguas posesiones españolas en América y Oceanía. Tomo 38.* Madrid. 1882. Págs. 324-328.

[669] Memorial de las cosas que son menester proveer luego, para despacho de cuatro carabelas que vayan para las Indias. En *ANÓNIMO. Colección de documentos inéditos relativos al descubrimiento, conquista y organización de las antiguas posesiones españolas en América y Oceanía.* Tomo 38. Madrid. 1882. Págs. 331-334.

[670] Repostero de capilla: Servidores de palacio que tenían a su cargo poner las cortinas en el sitial donde el miembro de la casa real oía misa. Llevaban a la cámara el sitial, cojines, silla y alfombra donde se decían las horas a su amo. Después del oficio divino, lo devolvían y lo daban al mozo de cámara que tenía las llaves, a cuyo cargo estaban la guardia de la cortina y todos los demás atavíos de la capilla. WIKIPEDIA. *Repostero de capilla.* https://es.wikipedia.org/wiki/Repostero_de_capilla. Consultada el 11 de agosto de 2024.

[671] VARELA, C. "Cristóbal Colón en la Isla …". Pág. 40.

[672] Carta avisando al Obispo de Badajoz haber nombrado a Juan Aguado por capitán de las cuatro carabelas que han de ir a las Indias. Madrid, 12 de abril de 1495.En *ANÓNIMO. Colección de documentos inéditos relativos al descubrimiento, conquista y organización de las antiguas posesiones españolas en América y Oceanía.* Tomo 38. Madrid. 1882. Pág. 334.

[673] RÍO, J.L. *Guerreros y ganaderos …* Págs. 84, 208.

[674] VARELA, C. "Cristóbal Colón en la Isla …". Pág. 40.

los Reyes Católicos tendrían que entregar las tierras situadas al este de esa línea a Portugal, mientras que si estaba al oeste de la línea, la Corona española podría ampliar enormemente sus territorios. Un tercer viaje trataría de descubrir la presencia de ese continente y, además, encontrar tierras más al sur de Las Antillas pues Colón, siguiendo a Aristóteles, que preconizaba la existencia de iguales productos en la misma latitud, buscaba territorios coincidentes con la Guinea africana, donde Portugal había encontrado oro en abundancia[675]. La flota también debería llevar suministros a La Española por lo que se decidió dividir la expedición una vez llegados a Canarias: una parte al descubrimiento del continente y otra rumbo a la isla.

Figura 5.22. Carabela s. XV: dibujo y reproducción a escala natural[676]

Mientras tanto, hacia 1496-1497, los informes que llegaban a la Corona desde el Caribe demostraban que, pese a las enfermedades tropicales, se estaba cumpliendo el objetivo de mantener una cabaña caballar en La Española pues los 20 ejemplares que allí había eran suficientes para defender los asentamientos hispanos de los ataques nativos. No obstante, se necesitaban más animales para labrar la tierra, transportar mercancías, etc., que habría que llevar en un futuro inmediato[677].

La preparación de este tercer viaje fue complicada debido, entre otras razones, a problemas financieros. No obstante, los reyes prepararon un memorial estableciendo los productos que, en su opinión, debería llevar Colón para asistir a los habitantes de La Española. Entre ellos, como no, se encontraba équidos:

Así mismo, que sobre las vacas y yeguas que llevare a las dichas Indias, se hayan de cumplir número de completo de yuntas de vacas y yeguas y asnos con que puedan labrar las dichas Indias, según a vos, el dicho Almirante, pareciere[678].

---

[675] CARBONELL, J.A. "El tercer viaje de Cristobal Colón y el descubrimiento de Venezuela". *Boletín de la Academia Nacional de la Historia.* 1985. Vol. 68. Nº 270. Pág. 425.

[676] Izq.: ANÓNIMO. *Carabela Pinta*. https://laamericaespanyola.com/navios/c/carabela-pinta/. Consultada el 19 de agosto de 2024.
Dcha.: ANÓNIMO. *Réplica de la carabela Pinta.* https://www.google.com/search?q=carabela+pinta%2C+bayona&rlz=1C1CHBD_esES1026ES1026&oq=carabela+pinta%2C+bayona&aqs=chrome..69i57j46i13i175i199i512j0i13i512j46i10i22i30i175i199i654i664i665j0i5i13i30l4j0i512i546.7287j0j4&sourceid=chrome&ie=UTF-8#lpg=ik:CAoSLEFGMVFpcE9SbEdzNFNoQ0hrSHBad09yUGw3cUlXa0syeDI2Z0w4aENjTWJl.Consultada el 19 de agosto de 2024.

[677] MONTES, L. *Mi versión de lo que ocurrió en la historia un día como hoy 23 de mayo*. 2016. https://compartiendo72.rssing.com/chan-53406405/article238.html. Consultada el 5 de agosto de 2024.

[678] Segunda instrucción hecha en Medina del Campo para el obispo y para el almirante, de la manera que se había de tener en gastar el dinero que sus altezas mandaron librar para que el almirante partiese según la

De hecho, en el asiento firmado para la constitución de la armada se habían previsto 50.000 maravedís para adquirir 14 yeguas y 14 vacas[679].

Por fin, el 30 de mayo de 1498, Colón se hizo a la mar con seis barcos rumbo a Canarias. Con él viajaban 40 caballos más varias yeguas, burras y vacas, de acuerdo con las instrucciones dadas por la reina en 1497, desde Medina del Campo[680]. Llegados a la altura de La Gomera, dividió su flota, enviando tres barcos a La Española con útiles, ganado y comestibles para uso de los colonos mientras que él, con las otras tres naves, salió el 19 de junio rumbo al suroeste. El 31 de julio llegaron a la isla de Trinidad y, posteriormente, al delta del río Orinoco, a la costa de Venezuela y a diversas islas. Desde aquí, navegando hacia el oeste arribaron a Paria, en donde Colón, ya consciente de haber tocado el continente, tomó posesión del mismo el 6 de agosto de 1498. Desde aquí se dirigieron a La Española que encontraron sublevada por la rebelión del piloto Francisco Roldán, habiendo muchos españoles enfermos, pereciendo de hambre y malos tratos ellos y los indios que les servían; los barcos que el Almirante había enviado de las Canarias en mayo habían caído en manos de Roldán, que se apoderó de las mercancías y atrajo a su causa a todas las tripulaciones. El almirante, con su poder muy limitado, intentó contemporizar con los sublevados mientras escribía a los reyes pidiéndoles que enviaran a un comisionado real y juez para arreglar la situación, cuyo desgobierno duraba ya dos años[681].

La Corona nombró nuevo gobernador de La Española a Francisco de Bobadilla. Llegado a la isla el 23 de agosto de 1500, hizo valer las reales cédulas que llevaba, una de las cuales ordenaba a Colón que le entregase todas las fortalezas, casas, naves, armas, pertrechos, caballos y ganados y se pusiera a sus órdenes, lo que significaba, de hecho, su destitución. Tras el traspaso de poderes, el almirante embarcó rumbo a Cádiz, adonde llegó el 25 de noviembre. En dicho año no había en La Española ninguna ciudad hispana que tuviese una cierta entidad. Abandonada Isabela en 1497[682] tras apenas cuatro años de vida, comenzaba el desarrollo de Santo Domingo, que en 1500 ya contaba con una fortaleza almenada. En esos momentos, el abastecimiento de la isla dependía aún en gran medida de la metrópoli y la carestía daba lugar a abusos, siendo los precios más elevados que en Castilla; realmente, allí solo se producían dos cosas que tuviesen alguna rentabilidad económica: el oro (todavía obtenido en pequeñas cantidades) y el palo de Brasil (que sería recogido en grandes cantidades a partir de 1502)[683].

De acuerdo con Prado, hay constancia de que, a comienzos de 1500, la Corona poseía en La Española una hacienda de 1.650 vacas y 60 yeguas de vientre, yeguada que permitió proporcionar un número de 12 a la expedición de Alonso de Ojeda que, en noviembre de 1509, se dirigía a la conquista del Darién (Panamá)[684]. Sin embargo, la realidad mostraba que la cabaña caballar no

---

información que el almirante hizo. Medina del Campo, 1497. En *ANÓNIMO. Colección de documentos inéditos relativos al descubrimiento, conquista y organización de las antiguas posesiones españolas en América y Oceanía.* Tomo 30. Madrid. 1878. Pág. 460.

[679] RÍO, J.L. *Guerreros y ganaderos …* Pág. 85.

[680] CORDERO, M. *Crónicas de Indias …* Pág. 61.

[681] (1) CARBONELL, J.A. "El tercer viaje …". Págs. 425-430; (2) VARELA, C. "Cristóbal Colón en la Isla …". Págs. 40-41.

[682] En 1497, los Reyes Católicos, informados del hallazgo de ricas minas de oro en el sur de la isla, ordenaron a Colón que fundara un asentamiento junto a ellas llevando allí a todos los habitantes que quedaban en Isabela, que quedó despoblada. La nueva ciudad fue bautizada como Santo Domingo. LÓPEZ, A. "La villa de la Isabela …". Pág. 57.

[683] VARELA, C. "Cristóbal Colón en la Isla …". Págs. 42-44.

[684] PRADO, U. *El caballo chileno..* Pág. 191.

podía progresar debido al monopolio real por lo que la Corona no tardó en dar entrada a la iniciativa privada[685].

En 1501, los Reyes Católicos nombraron a Nicolás de Ovando gobernador de las islas y Tierra Firme del mar océano, mandándole en una expedición montada al efecto que llevaba a La Española suministros variados y gentes de diferentes oficios con objeto de potenciar ciertas actividades y consolidar los asentamientos fundados pocos años antes. En el viaje se embarcaron, al menos, 59 caballos y yeguas, propiedad de diversos pasajeros, muchos de ellos distinguidos, que los llevaron, quizás como signo externo de su condición de caballeros. Sin duda iban acompañados de todos los arreos y atavíos necesarios para la montura, desde sillas de montar, a espuelas, pretiles, fajas, etc. Sólo para transportarlos debieron necesitarse, como mínimo, dos o tres carabelas de porte mediano ya que se estimaba en tres toneladas el arqueo por cada caballo, aunque es cierto que no viajaron juntos sino con sus respectivos dueños. Era la primera iniciativa privada que la Corona autorizaba; por su parte, los reyes sólo enviaron diez sementales para la mejora de la yeguada real. Sin embargo, el monopolio comercial continuaba todavía. En aquella época, la mortandad entre los animales trasladados a América era grande, habiéndose evaluado entre el 25 y el 30%.

Los équidos llegados de la metrópoli se sumarían a los 25 o 30 que debía haber en la isla en 1502. De ellos habría que detraer las bajas y añadir las posibles crías, de manera que resulta factible pensar que, en 1503, el número de estos animales estuviera comprendido entre 80 y 90. Sin embargo, la llegada de la flota de Ovando no resolvió los problemas de abastecimiento alimentario existentes de manera que, en septiembre de 1502, se autorizó a los mercaderes Juan Sánchez y Alonso Bravo a cargar cinco carabelas con suministros variados, entre ellos seis caballos y todas las yeguas que pudiesen llevar[686]. En la primera década del siglo XVI, el flete de los caballos y yeguas varió entre 6.000 y 7.000 maravedís/unidad.

El hecho es que ese año hubo una gran hambruna en La Española y Ovando comprendió que la única salida era conseguir un importante desarrollo ganadero para que hubiera carne disponible por encima de la demanda. Por ello, en 1503, solicitó al rey la legalización del comercio pecuario entre Andalucía y América, a lo que el monarca accedió, posibilitando el traslado de los animales (bestias y ganados) que quisiesen[687]. En este año, la Casa de Contratación envió un pequeño número de asnos en las naves de Juan Bermúdez y Álvaro Alonso Nortes[688]. Por primera vez, aquellos que lo deseasen podrían disponer de monturas para sus desplazamientos por la isla, para realizar distintos trabajos, para las necesidades sociales de lujo y todos aquellos usos que quisieran. La demanda creció tanto que en 1504 se permitió el libre comercio con posibilidades lucrativas[689].

Sin embargo, hay que recordar que se mantenía la ya comentada prohibición de exportar caballos que databa de antes de 1493, aunque se autorizaba la del ganado y bestias, al respecto, el investigador Justo Lucas del Río entiende que excluía a aquellos pero no a las yeguas. Pese a esto, ciertas minorías estaban autorizadas a llevar caballos a América, como los allegados a la Corona o

[685] MONTES, L. *Mi versión de lo que ocurrió …*
[686] (1) CORDERO, M. *Crónicas de Indias …*Pág. 51; (2) MIRA, E. *La gran armada colonizadora de Nicolás de Ovando, 1501-1502*. Santo Domingo. 2014. Págs. 76-79, 115, 125, 363; (3) MONTES, L. *Mi versión de lo que ocurrió ….*; (4) RÍO, J.L. *Guerreros y ganaderos …* Pág. 90.
[687] RÍO, J. "La élite antillana y la economía de conquista en América: los intereses ganaderos (1493-1542)". En *DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE GRANADA (Ed.) El Reino de Granada y el Nuevo Mundo*. V Congreso Internacional de Historia de América (mayo 1992). Vol. 3. 1994. Pág. 188.
[688] RÍO, J.L. *Guerreros y ganaderos …* Pág. 208.
[689] MONTES, L. *Mi versión de lo que ocurrió …*

los miembros de la administración que viajaban al Nuevo Mundo en recompensa de los servicios prestados al Estado[690].

En este contexto, fueron muchos los mercaderes y mineros que constituyeron sociedades para llevar asnos a América. En Andalucía cada animal costaba entre 1.500 y 3.000 maravedís, cantidades pequeñas a las que había que añadir otros costes relacionados con el transporte, unas 12 fanegas de cebada para alimento (en 1504 costaba 60 maravedís la fanega) y unos 4.000 maravedís de fletes por cada cabeza; de esta forma, el gasto mínimo que requería la exportación de un asno era de 6.700 a 7.000 maravedís. Como los precios en La Española triplicaban estas cantidades, las ganancias duplicaban la inversión realizada[691].

El propio Ovando, pese a ser el personaje más poderoso de la isla, al principio tuvo que dedicarse al negocio del cultivo de conucos[692], ganados y yeguas para poder sobrevivir[693] aunque, posteriormente, las actividades comerciales que surgieron acabaron produciéndole enormes beneficios; de hecho, en solo dos años, se convirtió en el hombre más rico de La Española, en la que tenía numerosas haciendas, ganados, caballos, yeguas, asnos, etc.[694]; Ovando mantuvo estas propiedades tras regresar a España; a su muerte en 1511, el rey autorizó su venta[695].

El cuarto viaje de Colón, iniciado el 9 de mayo de 1502, tenía por objetivo encontrar un paso que permitiera llegar a las Indias situadas en el Índico. Era una expedición de reconocimiento y no llevaron équidos[696]. A su vuelta a España, en 1505, el Almirante, agotado y enfermo, fue favorecido por la Corona por una merced relacionada con las mulas. Eran tiempos en que seguía vigente la prohibición de 1494 de usar estos animales como caballerías para el común de las gentes, excepto mujeres y frailes, como ya se ha indicado. Sin embargo, el rey Fernando, sabiendo que la ancianidad y mala salud de Colón le impedía montar caballos, mediante cédula real:

> *os doy licencia para que podáis andar en mula ensillada y enfrenada por cualquier parte de estos reinos y señoríos que vos quisiere y por bien tuvieres, sin embargo de la pragmática que sobre ello dispone: Y mando a las justicias de cualesquier parte de estos dichos reinos y señoríos, que en ello no os pongan ni consientan poner impedimento alguno, so pena de 10.000 maravedís para la Cámara a cada uno que lo contrario hiciere*[697].

Retomando el negocio de los asnos, en 1504 Ovando solicitó que se le enviasen más, que le fueron remitidos en 1505. Sin embargo, la cantidad fue insuficiente para satisfacer las necesidades de los isleños en el trabajo de las minas y el transporte de modo que el gobernador reclamó este mismo año más jumentos. La Corona, decidida a resolver el problema, ordenó el envío de 100 asnas y 50 burros, que serían destinados a tales fines, a la construcción de los edificios administrativos y religiosos de Santo Domingo y otras ciudades de La Española y, como no, a la procreación[698].

---

[690] RÍO, J.L. *Guerreros y ganaderos …* Pág. 92.
[691] RÍO, J.L. *Guerreros y ganaderos …* Págs. 208-209.
[692] Conuco: Parcela pequeña de tierra destinada al cultivo de frutos menores, casi sin regadío ni laboreo.
[693] RODRÍGUEZ, E. *El pleito Ovando-Tapia, comienzos de la vida urbana en Santo Domingo*. Santo Domingo. 1978. Pág. 180.
[694] ARRANZ, L. *Don Diego Colón.* Tomo I. Madrid. 1982. Págs. 124-125.
[695] Real cédula a los testamentarios de los bienes de Nicolás de Ovando. Campanario, 2 de julio de 1511. Archivo General de Indias. Indiferente, 418. L. 3, F. 96r.
[696] INCER, J. "Cuarto viaje de Colón. Crónicas relativas al descubrimiento de la costa de América Central". En *INCER, J. Descubrimiento, conquista y exploración de Nicaragua*. Managua. 2002. Págs. 2-67.
[697] Cédula real concediendo a Cristóbal Colon licencia para andar en mula ensillada y enfrenada por cualesquier partes de estos reinos. Toro, 23 de febrero de 1505. En *ALONSO, F. Cristóbal Colón de Sotomayor*. 2014. https://www.histo.cat/premsa/Cristobal-Colon-de-Sotomayor. Consultada el 16 de agosto de 2024.
[698] RÍO, J.L. *Guerreros y ganaderos …* Pág. 208.

En esta época la Corona mantenía en la isla haciendas con ganado y bestias que había enviado hasta 1505. Estas ganaderías fueron las primeras del Nuevo Mundo, y las que dieron lugar, en buena parte, a las pequeñas caballadas que fueron surgiendo en La Española. La venta de estos animales proporcionó notables ingresos a la Corona, pero si los Reyes Católicos fueron los promotores, la gran iniciativa para importar animales provino de las demandas de los habitantes de la isla y de los pequeños inversores sevillanos que atendían estos pedidos de forma continuada[699].

5.2.2. Política ganadera y distribución del ganado en los distintos territorios

La liberalización del comercio pecuario permitió su desarrollo entre 1504 y 1510. Como consecuencia de esta medida y del descubrimiento de minas de oro, entre 1503 y 1507 se produjo una numerosísima llegada a La Española de caballos, yeguas y, en menor número, mulas andaluzas. Muchos comenzaron a invertir los capitales que obtenían en la minería en compras caballares, mientras que otros decidían participar en una actividad, la cría de equinos, que garantizaba porcentajes de ganancias superiores al 200%. La afluencia de animales fue tan importante y frecuente que, en 1508, el Rey Católico prohibió la exportación de équidos. La última remesa legal partió en diciembre de 1507 con 106 yeguas; sin embargo, esta veda fue simplemente un control burocrático pues, en adelante, la Corona siguió otorgando licencias y permisos para el traslado de yeguas y caballos, pero siendo los beneficiarios los oficiales reales y aquéllos que mantenían vínculos amistosos con la Corona. Otros, por el contrario, prefirieron el riesgo del contrabando[700]. Rio proporciona una interpretación alternativa de este asunto, que atribuye a los intereses personales de Ovando y sus allegados, que eran los que más habían invertido en la cría de équidos, y que se las ingeniaron para que el rey Fernando impidiese el traslado de más yeguas a La Española[701].

De esta forma, debido al declive de la minería aurífera, el comercio caballar se convirtió en la principal actividad económica de la isla. Los fondos y mano de obra antes ocupados en la minas, se compartieron con el incipiente negocio del cultivo azucarero al que, además, los équidos suministraron la energía necesaria para mover carretas, arados y trapiches. Sin embargo, la propiedad del ganado y de los ingenios azucareros estaba en manos de una minoría que necesitaba una creciente cantidad de mano de obra que, a falta de nativos, sólo pudo ser cubierta por esclavos. Así, La Española se convirtió en el núcleo expansivo, abastecedor de provisiones y pertrechos en toda el área caribeña que eran necesarios para la dominación y posterior poblamiento de las fundaciones asentadas en las grandes islas y en la mayor parte de los territorios que rodeaban el mar de las Antillas. Con ello se fomentó decisivamente el desarrollo de la ganadería, especialmente la cría de caballos, cerdos, aves, vacunos y ovinos, dando paso al desarrollo pecuario de La Antigua, Puerto Rico y Jamaica tras los contactos comerciales iniciales con ellas, mantenidos a partir de 1509.

En el período 1510-1520 la venta de cerdos, tocino, tasajo y, sobre todo, caballos constituyó el sector más dinámico de la economía de la isla; sus efectos fueron notables por dos razones: por una parte, porque el negocio ganadero incidió en la expansión territorial por el continente americano y, por otra, porque, las luchas de conquista provocaron un notable incremento de la demanda como consecuencia del surgimiento de nuevos mercados. En 1511, según Prado, se

[699] RÍO, J.L. *Guerreros y ganaderos* … Pág. 93.
[700] MONTES, L. *Mi versión de lo que ocurrió …*
[701] RÍO, J.L. *Guerreros y ganaderos* … Págs. 100-101.

enviaron a los oficiales de La Española, entre otras armas, 500 lanzas jinetas, lo que probaría el aumento de la crianza caballar en la isla.

Garcilaso de la Vega describió cómo se llevaba a cabo la cría en La Española de la siguiente forma:

> *A los principios, parte por descuido de los dueños y parte por la mucha aspereza de las montañas de aquellas islas, que son increíbles, se quedaban algunas yeguas metidas por los montes, que no podían recogerlas y se perdían; de esta manera, de poco en poco se perdieron muchas; y aun sus dueños, viendo que se criaban bien en los montes y que no había animales fieros que les hiciesen daño, dejaban ir con las otras las que tenían recogidas; de esta manera se hicieron bravas y montaraces las yeguas y caballos en aquellas islas, que huían de la gente como venados; empero, por la fertilidad de la tierra, caliente y húmeda, que nunca falta en ella yerba verde, multiplicaron en gran número.*

Figura 5.23. Cría caballar[702]

> *Pues como los españoles que en aquellas islas vivían viesen que para las conquistas que adelante se hacían eran menester caballos, y que los de allí eran muy buenos, dieron en criados por granjerías, porque se los pagaban muy bien. Había hombres que tenían en sus caballerizas a 30, 40, 50 caballos* […]. *Para prender los potros hacían corrales de madera en los montes en algunos callejones, por donde entraban y salían a pacer en los navazos limpios de monte, que los hay en aquellas islas de dos, tres leguas, más y menos de largo y ancho, que llaman sabanas, donde el ganado sale a sus horas del monte a recrearse; las atalayas que tienen puestas por los árboles hacen señal; entonces salen 15 o 20 de a caballo y corren el ganado y lo aprietan hacia donde tienen los corrales. En ellos se encierran yeguas y potros, como aciertan a caer; luego echan lazos a los potros de tres años y los atan a los árboles, y sueltan las yeguas; los potros quedan atados tres o cuatro días, dando saltos y brincos, hasta que, de cansados y de hambre, no pueden tenerse, y algunos se ahogan; viéndolos ya quebrantados, les echan las sillas y frenos y suben en ellos sendos mozos, y otros los llevan guiando por el cabestro; de esta manera los traen tarde y mañana 15 o 20 días, hasta que los amansan; los potros, como animales que fueron criados para que sirviesen de tan cerca al hombre, acuden con mucha nobleza y lealtad a lo que quieren hacer de ellos; tanto, que a pocos días de domados, juegan cañas[703] en ellos; salen muy buenos caballos[704].*

---

[702] MÜŞERREF İKIZOĞLU. https://www.pexels.com/es-es/foto/campo-animales-caballos-montando-14332626/. Consultada el 19 de agosto de 2024.

[703] El juego de cañas era muy celebrado en la España del siglo XVI al XVIII, en muchas de sus plazas mayores. Consistía en simular enfrentamientos a caballo: hileras de hombres montados a caballo se tiraba cañas a modo de lanzas o dardos, parándolas con el escudo. Se hacían cargas de combate, escapando haciendo círculos o semicírculos en grupos de hileras. WIKIPEDIA. *Juego de cañas.* https://es.wikipedia.org/wiki/Juego_de_ca%C3%B1as. Consultada el 21 de agosto de 2024.

[704] VEGA, G. *Comentarios reales de los Incas*. Tomo II. Caracas. 1976. Págs. 241-242.

Hasta 1520 el intercambio comercial se realizó sólo con los lugares citados y el resto de las Antillas. Los ganaderos pertenecían a la élite isleña y, muchos de ellos, además, a la propia administración insular. Disponiendo de abundantes recursos, la mayor parte no tardó en intervenir en la conquista de las tierras cercanas a La Española, incluidas las situadas en la costa continental caribeña, asumiendo tal actividad como un negocio, una inversión en busca de beneficios que obtenían de la venta a crédito de barcos, alimentos, caballos y otros animales. Otras veces, cuando la intervención de la élite ganadera no fue directa, las expediciones sirvieron para comercializar sus producciones.

Las capitulaciones que firmaron sirvieron para que llegaran a acuerdos importantes a fin de promocionar el desarrollo ganadero en otras zonas. En muchos casos se incluían cláusulas que les permitían introducir todo tipo de ganado, incluido el caballar, que llevaban desde sus haciendas hasta los últimos territorios colonizados. Después de 1520, a este grupo de dominicanos se unieron las élites puertorriqueña, jamaicana y cubana.

En la década siguiente (1520-1531) se multiplicaron los mercados, alcanzando el sector caballar un gran desarrollo en las grandes Antillas. Posteriormente, se mantuvieron estos mercados tradicionales (sustancialmente Venezuela, Cartagena de Indias, Santa Marta, Nombre de Dios, Panamá, Nueva España, Nicaragua y Guatemala) surgiendo, además, una fuerte demanda en Perú. Algunos lugares previamente consumidores de productos pecuarios, como los tres citados en último lugar en la relación anterior, se convirtieron en criadores de ganado entrando en competencia directa con las Antillas. Esta situación se mantuvo hasta 1542, momento en que se truncó por la promulgación de las Leyes Nuevas que, al desequilibrar la estabilidad de instituciones como la encomienda o la esclavitud india, arruinaron los centros proveedores antillanos. Entre 1544 y 1548 tuvo lugar la gran rebelión de Gonzalo Pizarro en Perú que conllevó una fuerte demanda de ganado caballar con fines bélicos pero, una vez concluida y prohibidas, además, a fines de la década de 1540 las conquistas en todo el continente, el comercio interregional de bestias declinó rápidamente. En conclusión, el gran momento de las exportaciones ganaderas de La Española coincidió con la expansión conquistadora que transcurrió entre 1509 y 1550 y la consiguiente apertura de mercados, entre ellos los focos mineros que fueron descubriéndose y las nuevas poblaciones fundadas en la cuenca caribeña[705].

Llegado este momento en que el ganado español, por una razón u otra, se hallaba distribuido por todo el territorio conquistado, cabe hacer un paréntesis para comentar someramente cómo fue introducido en las distintas áreas.

ISLA DE LA ESPAÑOLA

Fue el primer lugar a donde llegó el ganado español en 1493. A principios de 1500, la Corona tenía en Santo Domingo una hacienda con 1.650 vacas y 60 yeguas de cría. Sucesivos envíos y una exitosa política reproductora condujeron a que el ganado equino fuera abundante y se pudiera suministrar a otros lugares insulares y del continente. Así, en 1536, un informe-de la Real Audiencia de Santo Domingo daba a entender que en la isla era fácil reunir una caballada numerosa; cuando el tribunal conoció por carta de Francisco Pizarro la sublevación de los indios de Cuzco, en menos de 30 días fue posible enviar a Diego de Fuenmayor con 300 hombres, 200 caballos, armas, etc.[706]

[705] (1) PRADO, U. *El caballo chileno …* Pág. 191; (2) RÍO, J. "La élite antillana …". Págs. 188, 191-195, 199-202

[706] PRADO, U. *El caballo chileno …* Págs. 195, 197

Por este mismo tiempo, en 1535, Felipe Gutiérrez se propuso la conquista de Veraguas, en la región de Panamá y al efecto reclutó en la isla 400 soldados con un número suficiente de caballos[707].

Con el tiempo, el ganado equino cimarrón alcanzó cotas impensables unas décadas antes, hasta el punto que hacia 1570:

> *Hay ni más ni menos tanta cantidad de yeguas y caballos y potros que, muy a menudo, dan orden de matar muchos de ellos porque, como son tantos, no se aprovechan de ello, antes lo tienen por inconveniente, porque dicen les pacen los pastos y que, como es ganado que huye mucho, que es dañoso para el ganado manso, porque lo hace cimarrón*[708].

La suerte del ganado asnal se conoce peor. Sin embargo, en 1505 ya existía una cierta cabaña de burros pues el rey mandó que 100 asnos y 50 asnas fueran destinados a trabajar en las minas de la isla a fin de sustituir a los cargadores indios que hasta entonces portaban a hombros el mineral[709]. A partir de 1507, y durante todo el año siguiente, mercaderes andaluces trasladaron a América grupos de 5 a 15 animales; por su parte, la flota que llevó Diego Colón a Santo Domingo en 1509 transportó 13 pollinos; con todo, durante el decenio de 1510, las restantes Antillas se surtieron de asnos procedentes de La Española. En esta isla, la abundancia de caballos relegó a los asnos a la fecundación de yeguas.

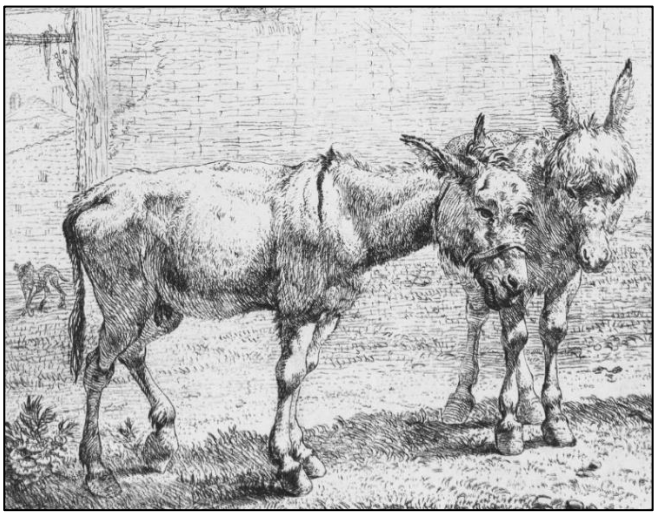


Figura 5.24. Dos burros (1652)[710]

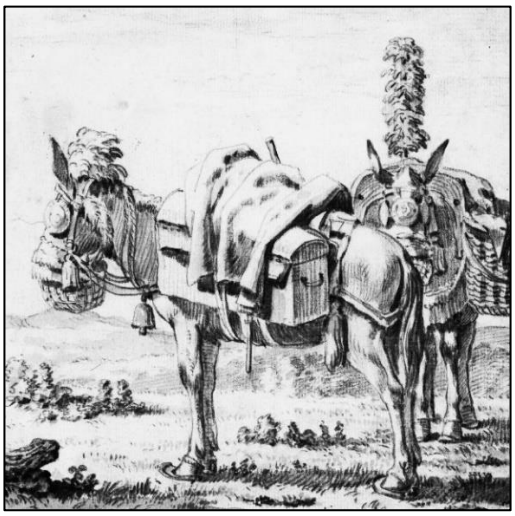


Figura 5.25. Dos mulas (c. 1652)[711]

En la década de 1530, la situación de la ganadería asnal estaba en franco declive, pero los rebaños cimarrones se reproducían con gran facilidad y abundancia, como muestra el siguiente testimonio[712]:

> *En la isla no se sirven de los asnos si no es algún particular por maravilla para traer agua a su casa y esto caúsalo el valor y ser de balde los caballos de los cuales usan por ser la tierra de*

[707] PRADO, U. *El caballo chileno …* Pág. 196.
[708] RÍO, J.L. *Guerreros y ganaderos …* Págs. 189-190.
[709] Real cédula a Nicolás de Ovando en respuesta a una carta suya sobre diversos asuntos. Segovia, 15 de septiembre de 1505. Archivo General de Indias. Indiferente, 418. L. 1, F. 180v.
[710] DUJARDIN, K. *Dos burros. 1652*. MEISTERDRUCKE. https://www.meisterdrucke.uk/fine-art-prints/Karel-Du-Jardin/1370929/Two-Donkeys.html. Consultada el 2 de octubre de 2024. Modificada.
[711] DUJARDIN, K. *Dos mulas*. MEISTERDRUCKE. https://www.meisterdrucke.uk/fine-art-prints/Karel-Du-Jardin/1386088/Two-Mules.html. Consultada el 2 de octubre de 2024. Modificada.
[712] RÍO, J.L. *Guerreros y ganaderos …* Págs. 209-210, 212.

muchos ríos caudalosos. […] *Hay grandísima suma de asnos y mulas por todos los montes y valles, tantos que no hay número con que se pueda comparar*[713].

En cuanto a las exportaciones andaluzas de ganado a La Española en la primera mitad del siglo XVI, especialmente durante el período 1504-1509, de acuerdo con Rio (1992) parece ser que las mulas fueron los animales predominantes. Probablemente, fueron empleadas en todas las actividades en que podían intervenir, como la minería, el transporte de mercancías y los usos agrícolas y urbanos. Durante 1506 se conoce que hubo varios exportadores, uno solo en 1507, y un crecido número en 1508, año en que se trasladaron masivamente; un importante porcentaje de los animales cargados en las naves pertenecían a personas que emigraban a La Española o que vivían ya en la isla. Este tráfico se interrumpió en dicho año por la Corona, como ya se ha comentado, debido al exceso de ganado. Sin embargo, como en el caso caballar, la orden no fue cumplida de forma tajante; así, la flota que llevó Diego Colón en 1509 a Santo Domingo transportó más de 15 cabezas, y maestres y mercaderes siguieron llegando a acuerdos para llevar más mulas a América.

Durante toda la década de 1510 continuaron las exportaciones mulares desde Andalucía a las Antillas, aunque en este decenio fue La Española quien proveyó la mayor parte de las solicitudes isleñas. En 1512 todavía se realizaron envíos desde España a Santo Domingo más, a partir de este año, las mulas repartidas en el Caribe tuvieron su origen en La Española: de ahí se suministraron a Puerto Rico y Jamaica, siendo los principales importadores y exportadores los miembros de la administración y los encomenderos más ricos.

A lo largo de la primera mitad de la década de 1520 las que se enviaban al continente provenían, principalmente, de Santo Domingo y Cuba; la llegada a Nueva España fue tan masiva que, en 1526, el Cabildo de Méjico tuvo que prohibir su uso[714].

ISLA DE CUBA

La isla de Cuba fue un centro de producción caballar que proporcionó las monturas que necesitaban los conquistadores[715]. En 1538, Hernando de Soto, en una expedición para conquistar la Florida, adquirió en la isla 380 caballos porque abundaban en ella los de excelente raza[716].

En cuanto al ganado asnal, una Información de 1519 recibida ante el gobernador de Cuba Diego Velázquez, sobre una expedición para hacer nuevos descubrimientos en los Lucayos emprendida desde la Habana por Alonso Fernández Portocarrero y Francisco Montejo, constata la presencia de burros en la isla[717].

ISLA DE JAMAICA

La isla de Jamaica, descubierta en 1494, pronto se convirtió en un centro receptor y de cría caballar. Allí, la Corona tenía una yeguada que proporcionó animales para diversas expediciones de conquista en el continente, como se comenta en otros epígrafes de este capítulo. Hacia 1612, Vázquez de Espinosa ponderaba el importante papel jugado por la isla en la conquista de dichos territorios:

[713] RÍO, J.L. *Guerreros y ganaderos* … Pág. 212.
[714] RÍO, J.L. *Guerreros y ganaderos* … Págs. 216-218.
[715] PRADO, U. *El caballo chileno* … Pág. 195.
[716] PRADO, U. *El caballo chileno* … Pág. 196.
[717] Información recibida ante el gobernador y adelantado Diego Velázquez, sobre una expedición sospechosa emprendida desde la Habana por Alonso Fernández Portocarrero y Francisco. Montejo, con pretexto de que iban a nuevos descubrimientos. Santiago de Cuba, 7 de octubre de 1519. En *TORRES, L. Colección de documentos inéditos relativos al descubrimiento, conquista y organización de las antiguas posesiones españolas en América y Oceanía.* Tomo 12. Madrid. 1869. Pág. 196.

Tiene grandes crías de yeguas y caballos, de donde a los principios de los descubrimientos y conquistas de toda la Tierra Firme y Nueva España se sacaron muchos, así para criar y poblar las tierras, como para servirse y valerse de ellos en las conquistas; y lo mismo vacas, el sustento, que se llevaba de esta isla a los nuevos descubrimientos, porque era el refrigerio, y socorro de todos los conquistadores[718].

En cuanto al ganado asnal, Jamaica exportó una importante cantidad de animales a Cartagena, Santa Marta, la costa de Venezuela y Panamá. Incluso en 1587, seguía enviando a las ferias de Cartagena de Indias gran número de borricos[719].

TIERRA FIRME (COLOMBIA, VENEZUELA)

En 1521 ya se pensaba llevar 40 yeguas de La Española a Tierra Firme, cuyos aperos y aderezos (albardas, sobrecargas, lazos, cinchas, etc.) costaron 26.487 maravedís[720].

En la capitulación que en 1524 se tomó con Rodrigo de Bastidas para la población de la provincia y puerto de Santa Marta, se le autorizaba a llevar 200 vacas, 300 puercos, 25 yeguas y otros animales de cría que debía aportar de su pecunio[721].

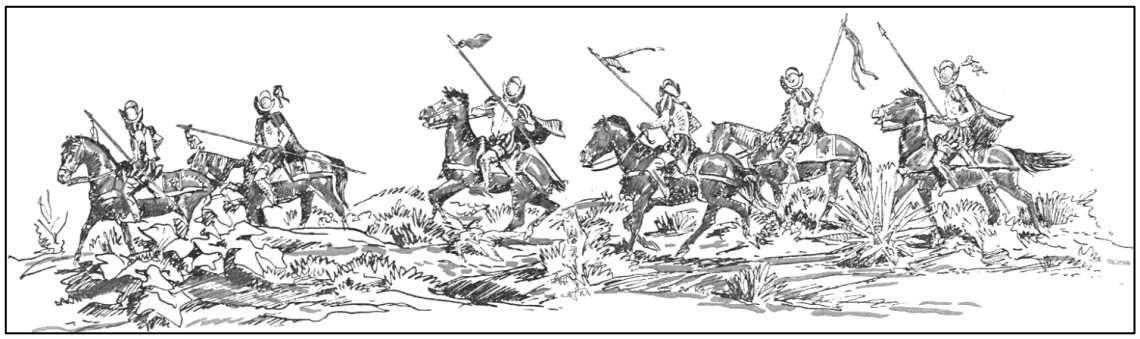


Figura 5.26. Españoles a caballo

Posteriormente, en 1535, Carlos I capituló con Alonso Luis de Lugo y le permitió llevar a su costa a la conquista de Nueva Granada, dentro de los términos que en su día asignaron a Rodrigo de Bastidas, una tropa de 1.500 hombres y 200 caballos así como diversas yeguas para cría[722] (Figura 5.26)[723].

En 1536, la Corona donó a Juan de Espes 25 yeguas y el mismo número de caballos para la conquista de Nueva Andalucía (costa atlántica de Colombia y Venezuela). Se llevarían de la yeguada de propiedad real existente en Jamaica, al igual que en otras ocasiones anteriores[724].

A fines de 1537 o principios de 1538, hay constancia de que un capitán salió de Santiago de Urabá (Colombia) con 400 hombres y otros tantos caballos para descubrir el interior del territorio

[718] VÁZQUEZ DE ESPINOSA, A. *Compendio y descripción* …Pág. 197.
[719] RÍO, J.L. *Guerreros y ganaderos* … Pág. 213.
[720] Relación de lo que iba a Tierra Firme y a la mar del Sur, en la armada de Gil González de Ávila. 1521. En *ANÓNIMO. Colección de documentos inéditos relativos al descubrimiento, conquista y organización de las antiguas posesiones españolas en América y Oceanía.* Tomo 14. Madrid. 1870. Pág. 12.
[721] Capitulación que se tomó con Rodrigo de Bastidas para la población de la provincia y puerto de Santa Marta. 1524. En *ANÓNIMO. Colección de documentos inéditos relativos al descubrimiento, conquista y organización de las antiguas posesiones españolas en América y Oceanía.* Tomo 22. Madrid. 1874. Pág. 99.
[722] FERNÁNDEZ PIEDRAHITA, L. *Historia General* … Pág. 98.
[723] CUNNINGHAME GRAHAM, R.B. *The horses of the* … Págs. 100-101. Modificada.
[724] Capitulación que se tomó con Don Juan de Espes para la conquista de la Nueva Andalucía. 1536. En *ANÓNIMO. Colección de documentos inéditos relativos al descubrimiento, conquista y organización de las antiguas posesiones españolas en América y Oceanía.* Tomo 22. Madrid. 1874. Pág. 476.

hasta el Perú. Esto prueba la facilidad con que se multiplicaron estos animales en el Nuevo Mundo si se tiene presente que Urabá fue descubierto por Rodrigo de Bastidas en 1502[725].

En esta misma época (terminando 1537), la expedición de conquista mandada por Gonzalo Jiménez de Quesada llegó a la sabana de Bogotá. Tras someterla pacíficamente, los soldados pasaron un tiempo descansando de las penalidades del viaje realizado desde el río Magdalena. En este ínterin, los bogotanos habían tomado contacto con los caballos y, tras la sorpresa y el temor iniciales, pronto se dieron cuenta de que eran meros animales. En las amistosas relaciones que momentáneamente se entablaron entre indios y españoles, aquellos acudían a visitar a éstos; los hispanos aprovechaban la ocasión para alardear de sus cabalgaduras pasando a la carrera delante de ellos para que viesen su fortaleza y velocidad. Perdida la aprensión que sintieron inicialmente por los caballos, algunos indígenas bien dispuestos dijeron que se atrevían a competir con ellos echándoles una carrera:

> *dando muestras que correrían ellos a las parejas con aquellos venados, que así llamaban a los caballos, no hallando otras cosas de las de sus tierras a qué compararlos. Causó admiración a los nuestros, luego que vino a sus oídos esta resolución de los que la daban a entender, y queriendo hacer la experiencia, por ir conociendo con ella los bríos y ligereza de los indios que habían descubierto, salió el capitán Lázaro Fonte, que era de los más diestros o el más en la jineta de toda la compañía, y admitiendo el desafío y subiendo en un caballo zaino que traía, que ha sido la raza de caballos que mejor ha probado en las tierras de este Nuevo Reino, dijo a los indios que el que se sintiese con mejores bríos saliese al desafío de correr parejas con su caballo; no fue perezoso uno de aquellos gandules[726] que lo oyeron: mozo gallardo, bien dispuesto, membrudo, y que daba muestras en su talle de cumplir con el desafío, y dejar afrentado el mejor caballo, y quitándose la manta que traía por capa y la que le cubría el cuerpo, dejando sólo cubierta cierta parte de él, se dispuso para la carrera que él luego señaló, y dio señal de lo largo que había de ser; la cual comenzó el indio con tanta ligereza, que parecía imitaba a la del águila, pues parecía no sentaba los pies en el suelo; el jinete de industria, fiado en la ligereza que tenía experimentada de su zaino, dio larga al indio, y que le cobrase ventaja, yéndose a media rienda con que la cobró buena, de que los otros indios levantaban grande algazara, pareciéndoles ser la victoria suya, entendiendo los pies del caballo no ser más ligeros de lo que se mostraban, y ser torpes con los del indio; mas viendo el Lázaro Fonte que ya faltaba poco hasta el fin de la carrera señalada, hirió con las espuelas al zaino, con que en un instante se puso con el indio y atropellándolo, o por malicia o descuido del jinete, y le hizo rodando y barriendo la tierra con los hocicos, pasándose adelante el caballo hasta donde quiso parar, acudiendo entre tanto los indios y españoles a levantar el caído y darle a beber unos tragos de agua fría, con que se reparó algo de la caída, quedando escarmentado de ponerse otra vez de correr a parejas con tales bestias*[727].

El franciscano fray Pedro Simón dejó constancia de la historia del primer burro que llegó a Colombia. Sucedió cuando los españoles sitiaban, hacia 1530, el poblado de los taironas, situado en la cima de un abrupto cerro en la Sierra Nevada de Santa Marta; allí lo oyeron rebuznar, sin podérselo creer. Vencidos los indios, lo rescataron y fueron informados por ellos de cómo llegó a sus manos. Posteriormente, el asno participó en algunas campañas de conquista en Nueva Granada sirviendo muy bien a los españoles hasta que a la vuelta de una de ellas, maltrechos y medio muertos de hambre, lo sacrificaron y se lo comieron, dando fin a la existencia de tan carismático animal. El relato es el siguiente:

> *Estando así los nuestros escondidos a esta hora, aguardando en la que debían embestir al pueblo, oyeron rebuznar a un asno que tenían allí los indios, de que quedaron los soldados admirados, por saber que en aquellas tierras no se tenía noticia se criasen tales animales, y*

[725] PRADO, U. *El caballo chileno …* Pág. 196.
[726] Gandul: Por el contexto, empleado posiblemente con la acepción de joven o adolescente físicamente muy desarrollado, pero de conducta indolente e informal, más que con la de holgazán y tunante.
[727] SIMÓN, P. *Noticias historiales …* 2ª parte. Págs. 155-156.

haber podido subir allí; teníanlo por imposible, por la dificultad de las breñas tan empinadas; y fundados en estos imposibles, cada uno echaba su juicio sobre los rebuznos que oían, supuesto, diciendo unos, que si no era con alas, no podía haber subido allí tal bestia; que aquellos voznidos[728] *eran de los indios, y que se podía tener a mala señal, porque parece querían significar que habían de escapar de sus manos los españoles, como más palos que dan a un jumento. Un soldado extranjero, algo entendido en humanidades, llamado Malatesta, decía que no podía ser aquél asno sino el que finge la fábula de Sileno, porque con él ayudó a Júpiter contra los gigantes, y ayudó bien en la guerra, lo trasladó al cielo, y que de allá se había caído como tan pesado, y había dado en aquellas alturas, y allí se estaba, o que si no era esto, que era significar que así como el mismo asno de Sileno, a puros voznidos que dio en una fiesta, levantó al Otide de entre mucho heno con que estaba cubierto, así quería decir que se levantasen los españoles de entre aquellos yerbales en que estaban encubiertos, y que acometiesen al pueblo*.[…] *Pacificada ya la guerra y hecho el rancheo en las casas de los indios, trataron de saber la historia del asno, y cómo había sido posible subirlo por camino tan dificultoso, y contándole el suceso los indios, dijeron que habiendo en aquella costa dado un navío con viento contrario al través, se hizo pedazos, y que habiendo muerto a los del navío que salieron en tierra, guardaron aquel animal y lo subieron allí sobre unos palos con sogas y mucha fuerza de indios, con los demás despojos que pudieron tomar del navío.* […] *Juntóse todo el pillaje que se hubo del pueblo y bajaron con él por aquellos caminos tan dificultosos de bajar como de subir, pues más se podían decir apeaderos de gatos que caminos de hombres, por donde también dieron traza de que se bajase el jumento vivo, con el modo de angarillas que le habían subido, y no fue tan sin provecho el haberlo bajado y resarcídole la vida, que toda la que tuvo sirvió muy bien de lo que pudo mientras lo trajeron en aquella costa de Santa Marta, y después subiéndole por mil dificultades a este reino los conquistadores, mereció también nombre de Conquistador, que así le llamaban y fue el primero que de su casta pisó estas tierras*[729].

El asno fue llevado a varias expediciones en las que hizo buenos servicios. En la última, comandada por Fernando de Quesada, el jumento acompañó a fray Vicente Requesada, agustino; de ella los españoles volvieron *desbaratados*, y:

apretandoles el hambre lo mató para comer, sin dejar perder cosa de él, pues cogieron la sangre y con las tripas hicieron morcillas, y aun hasta del cuero comieron, bien cocido, de suerte que les sirvió bien en vida y mejor en muerte, socorriendo a tiempo tan estrecha hambre, por donde se puede entender los trabajos que en estos descubrimientos se pasan[730].

Este mismo hecho fue descrito, versificado, por el cronista Juan de Castellanos:

Estando pues los nuestros abscondidos,
Al punto y hora que salir querían,
Un asno daba grandes rebuznidos
Que los indios allá arriba tenían
Espantáronse todos los oídos
De aquellos que la voz reconocían:
Y es porque allí después ni antes
Nunca nacieron bestias semejantes.
Y como se subía por escalas
Para ir a tan ásperos terrenos
Decían: si son asnos tienen alas,
Y es imposible que sea menos;
Y si son indios son señales malas, […]
Y el asno que dijimos recogieron
Que de los indios era maravilla,
Y para lo subir allí dijeron
Que fue con palos hechos angarilla; […]
Al cual con otras cosas más hubieron
De naves que venían de Castilla […]
Mandó también bajar el asno vivo

[728] Voznido: Voz bronca.
[729] SIMÓN, P. *Noticias historiales* … 2ª parte. Págs. 48, 50.
[730] SIMÓN, P. *Noticias historiales* … 2ª parte. Págs. 50-51.

Con sus acostumbradas prevenciones
Los indios lo bajaron a lo llano […]
Y aunque fue descubridor de estas regiones
Pues a este Nuevo Reino vino sano
Y el primero que de estos animales
Vieron en esta tierra naturales[731].

Según Botero, la Sierra Nevada de Santa Marta resultó inexpugnable a los españoles y en ningún momento se convirtió en asiento permanente suyo, no sólo por la intrépida resistencia de su población indígena sino por la dificultad que tuvieron para remontar sus escalonados caminos y llevar sus caballos[732].

MÉJICO

En 1519 Hernán Cortés y sus hombres desembarcaron en Cempoala en compañía de 11 caballos y cinco yeguas. Habían salido de la Isla de Cuba con estos animales repartidos en los diferentes navíos, en donde se les construyeron pesebres; durante el viaje fueron alimentados con maíz y hierba seca[733]. De sus nombres y características dejó amplia referencia Bernal Díaz del Castillo, aclarando que no se llevaron más équidos debido a su escasez y porque los que había eran muy caros, tanto que algunos tuvieron que asociarse para poder adquirir uno que compartirían[734]. Los precios se incrementaron mucho más todavía cuando, en 1520, Carlos I prohibió llevar caballos desde España, veto que se hizo extensivo a las islas caribeñas en 1531. Con ello su valor subió extraordinariamente lo que provocó su contrabando entre las islas y Tierra Firme[735]. En 1525 se pagaba por uno de color rucio, ensillado y con freno de 21 a 150 pesos de oro, y los precios no bajaron hasta 1540, fecha aproximada en que, como más adelante se comenta, dio comienzo la multiplicación de ganado a gran escala en la meseta central mejicana, fenómeno que se explica por la existencia de grandes extensiones de terreno antes inexplotadas desde el punto de vista ganadero[736].

Un año después de la caballada de Cortés (Figura 5.27)[737], en 1520, llegó a Méjico una segunda remesa de 80 caballos con Pánfilo de Narváez. Al año siguiente (1521), en el asalto final a Tenochtitlan, los españoles contaron con 86 bestias. Establecido el control hispano en el centro de Méjico, las conquistas se extendieron hacia el SE, siempre con caballos. Así, en 1524, Pedro de Alvarado llevaría cientos de ellos para la conquista de Guatemala, mientras que el propio Cortés, para su viaje a Las Hibueras (Honduras), partiría con 120.

Fue en 1526 cuando se dieron las primeras incursiones hacia el norte de Méjico, en la región actual de San Juan del Río (Querétaro). Tres años después, en 1529, una ordenanza del Cabildo de Méjico mandaba registrar los hierros de marcar el ganado vacuno, ovino y caballar, apuntándolos en el libro del Cabildo dentro de los siguientes ocho días, so pena de pagar 20 pesos de oro en el caso de no hacerlo.

---

[731] CASTELLANOS, J. *Elegías de varones ilustres de indias.* Tomo III. Madrid. 1944. Págs. 296, 297.
[732] BOTERO, S. "Elementos para leer …". Pág. 279.
[733] MIRANDA, A. *Equus ferus caballus 500 años del caballo en tierras mexicanas*. 2019. https://www.amabpac.org.mx/wp/equus-ferus-caballus-500-anos-del-caballo-en-tierras-mexicanas/. Consultada el 12 de agosto de 2024.
[734] DÍAZ DEL CASTILLO, B. *Historia verdadera de la conquista de la Nueva España*. Buenos Aires. 1955. Págs. 75-76.
[735] CABALLOS Y ARREOS. *Los primeros caballos …*
[736] MATESANZ, J. "Introducción de la ganadería en Nueva España, 1521-1535". *Historia Mexicana.* Vol. 14. Nº 4(56). 1965. Pág. 541.
[737] FERRER-DALMAU, A. *Camino de Cortés*. https://augustoferrerdalmau.com/inicio/35-el-ultimo-combate-del-glorioso-8436575120232.html. Consultada el 19 de agosto de 2024.

Figura 5.27. Marcha de Cortés por Méjico

Al principio la producción caballar de Nueva España fue pequeña siendo, en 1531, de apenas 200 caballos al año pero, a medida que los animales se adaptaron a las condiciones mejicanas, la frontera española se movió hacia el norte, hacia las planicies en donde había menos enemigos y más alimento. No obstante, un testimonio de 1532 informaba de que a los puertos del norte de Nueva España llegaban numerosos caballos y otros ganados, y que las recuas y carretas podían circular de unos lugares a otros.

En 1540, Querétaro ya se consideraba un bastión español contra los grupos nómadas del norte y en 1546 se establecieron las primeras estancias, con lo que se inició el auge ganadero en asociación con el descubrimiento de las minas de Zacatecas. Y es que, conforme se extendió la minería, los españoles se fueron moviendo junto con el ganado cada vez más hacia el norte, aumentando el número de bestias. El auge minero de mediados del siglo XVI requirió de la apertura de nuevos caminos para el transporte de metales y suministros con recuas y carretas, momento en que las tribus del norte de Méjico se les enfrentaron. En esta época, el control hispano había llegado ya a uno de los tres grandes pastizales del imperio, las llanuras existentes entre el norte de Méjico y Canadá; los otros dos fueron los llanos de Venezuela y Colombia y las pampas de Argentina y Uruguay. Hacia 1550, cerca de 10.000 caballos pastaban las tierras entre Querétaro y San Juan del Río; con tal abundancia podría decirse que el país estaba sobresaturado de ellos.

Es muy posible que, al escaparse o ser abandonados a causa de la muerte de sus dueños, los caballos se movieran libremente hacia los pastos del NE de Nueva España, llegando allí antes que los propios españoles (Figura 5.28)[738]. Superando las adversidades de un clima distinto y de los depredadores como los lobos y los coyotes, fueron poblando la región ocupada por los grupos nómadas quienes, en un inicio, comenzaron a cazarlos y a usarlos como animales de silla y de carga[739].

[738] CUNNINGHAME GRAHAM, R.B. *The horses of the …* Pág. 138. Modificada.
[739] (1) ALVARADO, C.I.; DELSOL, N.; COSSICH, M. "El caballo en América …". Págs. 128, 132, 134, 135; (2) MATESANZ, J. "Introducción de la ganadería …". Pág. 541; (3) Testimonio de la real cédula sobre el buen tratamiento de los indios. Compostela de Galicia de la Nueva España, 7 de marzo de 1532. En *ANÓNIMO. Colección de documentos inéditos relativos al descubrimiento, conquista y organización de las antiguas posesiones españolas en América y Oceanía.* Tomo 14. Madrid. 1870. Pág. 92.

Figura 5.28. Caballos salvajes en pastizales

En lo relativo a las mulas, cabe decir que en un principio no había tantas ni eran tan solicitadas como los caballos, aunque se utilizaban por personas de alto rango; sin embargo, una vez que comenzaron a abundar, dejaron de ser usadas por los ricos y, años más tarde, tendrían una mayor demanda como medio de transporte en la actividad minera[740].

Ya en enero de 1526 el Cabildo de Méjico afirmaba que las mulas eran muy abundantes, y que valían tanto o más que los caballos y, por convenir *al servicio de Su Majestad y al bien y pacificación y sustentación de estas tierras*, ordenó que nadie tuviera mulas sin tener caballos. Esta restricción, que posteriormente se aplicó en todos los pueblos de Nueva España, da la sensación de que pretendía el fomento del uso del caballo por razones militares pero también favorecer la cría de ganado mular, ya que el ganado caballar, y en particular las yeguas, eran indispensables para la producción de mulas. Sin embargo, una orden de esta naturaleza no podía durar mucho tiempo ya que el comercio estaba en expansión y, por tanto, la arriería tenía una creciente necesidad de mulas pues los indios cargadores (tamemes), cuyo origen se remontaba al Méjico prehispánico, no eran capaces de proporcionar el servicio de transporte requerido. Por ello, en 1531 el Cabildo revocó su orden y los tamemes fueron desapareciendo paulatinamente sustituidos por mulas y burros, hasta prácticamente su final en 1550. Lo cierto es que la multiplicación de las mulas corrió paralela a la de los caballos y, siendo ya numerosas, aparte de transportar mercancías, su función consistió en trasladar mujeres, ancianos y clérigos, debido a su paso suave y rítmico.

El cuanto a los asnos, denominados caballos de los pobres, se convirtieron en compañeros inseparables de los indios. Debieron introducirse junto con el ganado mayor, como lo prueba la existencia de mulas, pero no se convirtió en cabalgadura popular hasta la gran abundancia de ganado que tuvo lugar hacia 1550[741]. Se sabe que en la década de 1530 se remitieron asnos desde Sevilla a Nueva España; el gobernador Sebastián Ramírez de Fuenleal solicitó del emperador Carlos I el envío de 300 asnas para que los tamemes no tuvieran que transportar sobre sus espaldas las pesadas cargas que solían llevar[742].

[740] ALVARADO, C.I.; DELSOL, N.; COSSICH, M. "El caballo en América …". Pág. 129.
[741] (1) MATESANZ, J. "Introducción de la ganadería …". Págs. 543-544; (2) MIJARES, I. "La mula en la vida cotidiana del siglo XVI". En *LONG, J.; ATTOLINI, A. (Coord.) Caminos y mercados de México*. Universidad Nacional Autónoma de México. México. 2009. Pág. 295. .
[742] RÍO, J.L. *Guerreros y ganaderos …* Pág. 210.

YUCATÁN (SURESTE DE MÉJICO)

En 1526, la capitulación pactada con Francisco de Montejo para la conquista de Yucatán le autorizaba a llevar caballos, yeguas y otros animales de las islas de La Española, San Juan (Puerto Rico), Cuba y Santiago (Jamaica), en las cantidades que quisiera, sin que se le pusiera impedimento alguno[743].

SUR DE ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA

En 1527 Pánfilo de Narváez partió de España en cinco naves y con 600 hombres, autorizados por la Corona para conquistar la costa norte del golfo de Méjico y el sur de EE.UU. Llegados a La Española, se produjeron numerosas deserciones aunque la expedición continuó; allí se abastecieron de suministros, especialmente de caballos. Seguidamente pasaron a Cuba, a la ciudad de Santiago, donde completaron el acopio de mercancías, incluidos más caballos llevados de Trinidad. Desde aquí, el grupo, entonces compuesto por unos 400 hombres y 80 équidos, partió hacia La Habana, ciudad a la que no pudieron llegar porque un temporal los desvió al golfo de Méjico y, tras muchas vicisitudes, a Tampa, en la costa de la actual Florida. Parece ser que la expedición quedó reducida a los citados 400 hombres y solo 42 caballos flacos y fatigados. Acto seguido, Narváez dividió sus tropas, marchando 300 por tierra en viaje de exploración, con los animales que quedaban, mientras que el resto, con los barcos, iría por refuerzos y suministros, regresarían y les buscarían. Las fuerzas a pie iniciaron su recorrido hacia el oeste llegando a Aute, un lugar desolado; muchos estaban enfermos, los indios les hostigaban y mataban y las perspectivas de salir de allí eran pésimas; la solución que adoptaron fue construir unas barcas y huir en ellas y, como tenían que abandonar los caballos, decidieron sacrificarlos uno a uno, cada tres días, y alimentarse con su carne. Con la piel de sus patas, una vez curtidas, construyeron botas para llevar el agua; con las crines trenzaron cuerdas. Finalmente, el de septiembre de 1528, una vez muertos todos los animales, se embarcaron los 242 hombres que quedaban en cinco balsas. La bahía en donde las habían construido y sobrevivido gracias a la carne de las monturas, fue bautizada como bahía de Caballos. Aquí terminaron los equinos su contribución al viaje de Narváez, cuyos integrantes recorrieron a pie el sur y suroeste de EE.UU y norte de Méjico, llegando a su capital en 1536[744]. Esta rada, la actual bahía de Mobile, ya había sido reconocida por los españoles en 1500 y bautizada como bahía del Espíritu Santo; posteriormente, en 1516, fue explorada por Diego de Miruelo y en 1519 por Alonso Álvarez de Pineda[745].

En 1539 Hernando de Soto inició su expedición a la entonces denominada Florida (sur y sureste de EE.UU) partiendo desde La Habana. Llevó 1.000 hombres y 250 caballos distribuidos en ocho barcos; los animales viajaron en seis naves repartidos de la siguiente forma:

- Santa Ana: 80 caballos.
- San Cristóbal: 60 caballos.
- Concepción: 40 caballos.
- San Juan, Santa Bárbara y San Antón: 70 caballos.

Esta distribución proporciona una idea de la cantidad de animales que podían llevar los distintos tipos de naves empleados (carabelas y bergantines).

---

[743] Capitulación que se tomó con Francisco de Montejo para la conquista de Yucatán. 1526. En *ANÓNIMO. Colección de documentos inéditos relativos al descubrimiento, conquista y organización de las antiguas posesiones españolas en América y Oceanía.* Tomo 22. Madrid. 1874. Pág. 205.
[744] NÚÑEZ CABEZA DE VACA, A. *Naufragios y comentarios*. Madrid. 2000. Págs. 35-56.
[745] WIKIPEDIA. *Bahía de Mobile*. https://es.wikipedia.org/wiki/Bah%C3%ADa_de_Mobile. Consultada el 20 de agosto de 2024.

Figura 5.29. Idealización de la llegada de Hernando de Soto a Tampa

Soto llegó a Tampa, en la actual Florida (Figura 5.29)[746], y siguió hacia el norte hasta los Apalaches, regresando al sur y suroeste en dirección a Méjico, luchando en numerosas ocasiones contra los indios que mataron muchas de las monturas. Murió de fiebre en 1542, dejando el mando a Luis de Moscoso Alvarado que retornó a territorio controlado por los españoles en 1543 sin haber podido descubrir las riquezas de la región, que había sido el objetivo de la expedición[747].

Figura 5.30. Recreación del descubrimiento hispano del Gran Cañón del Colorado

El resto de las grandes exploraciones a territorio norteamericano salieron de Nueva España (Figura 5.30)[748]. Por lo que se sabe, ningún caballo de las dos expediciones reseñadas (Narváez y Soto) originó la cabaña caballar del sur de EE.UU, siendo con toda probabilidad, como ya se ha

[746] ANÓNIMO. *Hernando de Soto's Expedition lands in Florida*. https://www.onthisday.com/photos/spanish-discover-florida. Consultada el 24 de agosto de 2024.
[747] (1) HUDSON, C. "The Hernando de Soto Expedition, 1539-1543". En *HUDSON, C.; CHAVES, C. (Eds.) The forgotten centuries. Indians and Europeans in the American South. 1421-1704*. Athens (Georgia)-Londres. 1994. Págs. 74-103; (2) VEGA, G. *La Florida del Inca*. Madrid. 1986. Págs. 110-111.
[748] FERRER-DALMAU, A. *Españoles en el Colorado.* https://augustoferrerdalmau.com/inicio/187-espanoles-en-el-colorado-8436575120621.html. Consultada el 19 de agosto de 2024.

comentado, los animales provenientes de Nueva España los que dieron lugar a las grandes manadas que compartieron las praderas con los búfalos.

PERÚ

La llegada de caballos al Perú se autorizó cuando, en 1529, la reina firmó con Francisco Pizarro la capitulación que le autorizaba a llevar al Perú 25 yeguas y otros tantos caballos de la yeguada que la Corona tenía en Jamaica[749].

Poco después llegaron Sebastián de Belalcázar y Juan Fernández con 26 monturas de Santa Marta, mientras que de la puna arribó Hernando de Soto portando una nueva remesa de Nicaragua. En septiembre de 1532 Pizarro disponía ya de 62 animales, y en diciembre entraba Almagro en Cajamarca con otros 84 caballos, comprados en Nicaragua y Panamá. Poco después, en el reparto del tesoro de Atahualpa ya había 168 jinetes; de hecho, el caballo demostró ser un elemento muy importante en la conquista del imperio inca. En 1534, de La Española se enviaron a Perú cerca de 2.000 cabezas, pero el levantamiento indígena de 1536 causó la muerte de más de 200 animales; ante la grave situación, Pizarro pidió ayuda, recibiendo 400 jinetes y 212 cabalgaduras[750].

En 1537, el virrey de Méjico, Antonio de Mendoza, informaba que de allí se enviaban muchas bestias al Perú, lo mismo que a Guatemala y aportaba datos sobre el precio que tenían:

> *Y soliendo valer una mula para la carga por domar 15 y 20 pesos, vale ahora 60 y 70 pesos, y los asnos para las yeguas valen a 600 pesos de minas y a 1.000 si son buenos, y valiendo una yegua 2 pesos y un potro 3, vale un rocín de carga 30 y 40*[751].

Figura 5.31. Mula y asno (1578)[752]

El Inca Garcilaso de la Vega escribió que en el comienzo de la conquista del Perú (1530-1542), el que tenía un caballo no lo vendía, y solo pasaba a otras manos, al carísimo precio de 4, 5 o

[749] Capitulación de la reina con el marqués Don Francisco Pizarro sobre la conquista y gobernación de la provincia de la Nueva Castilla llamada Perú. Toledo, 26 de julio de 1529. En *ANÓNIMO. Colección de documentos inéditos relativos al descubrimiento, conquista y organización de las antiguas posesiones españolas en América y Oceanía.* Tomo 19. Madrid. 1873. Pág. 14.

[750] (1) RÍO, J.L. *Guerreros y ganaderos …* Págs. 155-161; (2) RIVERA, R. "El caballo en el Perú (siglo XVI)". *Anuario de Estudios Americanos*. Vol. 36. 1979. Págs.375-404.

[751] Relación del Virrey de Nueva-España, Don Antonio de Mendoza sobre los servicios personales que hacían los indios en aquellas provincias. 1537. En *ANÓNIMO. Colección de documentos inéditos relativos al descubrimiento, conquista y organización de las antiguas posesiones españolas en América y Oceanía.* Tomo 41. Madrid. 1884. Págs. 152-153.

[752] GOLTZIUS, H.; WIERIX, H. *Mula y asno, 1578*. WIKIPEDIA. https://es.wikipedia.org/wiki/Mula_%28animal%29. Consultada el 2 de octubre de 2024. Modificada.

6.000 p, por la muerte de su dueño o porque éste se volvía a España. Algún tiempo después, su valor bajó de tal modo que un buen ejemplar valía de 300 a 400 p y los rocines de 20 a 30 p[753].

Más concretamente, las fluctuaciones en el precio de estos animales, desde el momento de la conquista hasta la finalización del siglo XVI, dependieron de la demanda y de los servicios para los que eran requeridos. Tras el reparto de los tesoros incas realizado en Cajamarca, eran escasos y costaban entre 1.500 y 3.500 p, según su calidad, aunque el precio común era de 2.500 pesos. Concluida la conquista, como decía Garcilaso, los que decidieron volver a España para disfrutar de lo ganado, se deshicieron de sus caballos vendiéndolos a 4.000 y 6.000 p. A partir de 1544 y hasta fines del siglo XVI, el aumento del número de caballos que se experimentó en la costa y en los valles interandinos contribuyó a que bajara su cotización. Entre los años 1544 y 1549 la de una yegua y un caballo variaba de 200 a 350 p de oro y la de una buena mula y un macho entre 260 y 350 p, respectivamente. De 1550 y 1559 el coste de los caballos descendió a un rango entre 60 y 450 p, manteniéndose generalmente el más usual de 290 p de oro. En plata ensayada, los precios fluctuaban entre 30 y 300 p. En estos años, un mula se cotizaba entre 90 y 250 p de plata corriente. Hasta la finalización del siglo la cotización debió mantenerse más o menos en niveles uniformes. Se conocen mal ya que las ventas, o se hicieron privadamente sin registrar ante notario, o por lotes, incluyéndose las crías. Lo que sí es cierto es que los precios de venta que regían en el interior del virreinato eran inferiores a los de Lima[754].

TRABAJOS CON EL CABALLO	PRECIO	
	11.10.1535	26.1.1536
Labrar un caballo de pasmo los fuegos que fuere menester	10p	5p
Labrar de cada pata	2p	1p
Comprobar la edad y si está sano	8p	8p
Sangrar	1p	4r
Sangrar y cargar	1p	2p
Herrar las cuatro patas	1p 4r	2p
Desgobernar una pata	1p	4r
Castigar de la cola	2p	2p
Fijar 4 herraduras	1r	1t
Hacer una herradura hechiza[755] dándole el hierro al herrero	2r	3t
Hacer una herradura hechiza poniendo el hierro el herrero	1d	--
Hacer una herradura poniendo el hierro el herrero	6r	4r
Hacer 100 clavos dándole el hierro al herrero	1p	1p
Hacer 100 clavos poniendo el hierro el herrero	1p 4r	3p

d: ducados p: pesos r: reales t: tomines

Tabla 5.2. Precios de diversos trabajos con los caballos (1535, 1536)

Llegado el momento, fue necesario evitar los abusos en los cuidados que necesitaban los cada vez más abundantes caballos, de manera que, para tasar el precio de algunos de estos servicios, el Cabildo de Lima estableció a finales de 1535 un arancel para herreros y herradores, que fue actualizado a comienzos de 1536. Los precios y actuaciones se muestran en la Tabla 5.2[756]. En ella se aprecian los ajustes realizados entre las dos fechas, abaratando unos, manteniendo otros y encareciendo los restantes. En otros lugares, como Huamanga, hubo aranceles similares[757].

[753] VEGA, G. *Comentarios reales …* Tomo II. Pág. 242.
[754] RIVERA, R. "El caballo en el Perú…". Págs. 402-404.
[755] Herradura hechiza: Tipo de herradura grande y de clavo martillado que se empleaba para ciertos caballos. WICKIONARIO. *Herradura.* https://es.wiktionary.org/wiki/herradura. Consultada el 29 de septiembre de 2024.
[756] TORRES, E. (Ed.) *Libro Primero de Cabildos de Lima*. Parte I. París. 1888. Págs. 36-37, 38, 76, 78. https://fuenteshistoricasdelperu.com/2022/01/18/libros-de-cabildos-de-la-ciudad-de-lima-1534-1835/. Consultada el 24 de septiembre de 2024.
[757] RIVERA, R. "El caballo en el Perú …". Pág.400.

En 1540 Gonzalo Pizarro partió de Quito con una expedición hacia los Quijos llevando 260 caballos que valían entre 500 y 1.000 p, ya que entonces todavía escaseaban[758]. Pese a esta aparente normalidad social, la situación pasaba por fases violentas en las guerras civiles que estaban teniendo lugar; en ellas, la participación de estos animales fue notable; sólo en la batalla de Huarina, de los 180 que entonces había en Perú, murieron 107. Algunos de ellos habían adquirido justa fama y su uso era demandado por los cabecillas españoles[759].

Ya en tiempos de paz, el caballo se adaptó rápidamente a las zonas de clima cálido y templado, pero no a la sierra, donde las crías morían por las frías temperaturas. En aquellos lugares, se multiplicaron con suma facilidad; los animales abandonados o escapados de sus dueños se aclimataron viviendo en libertad como cimarrones[760]. En 1556, según un informe del virrey marqués de Cañete, había ya en el Perú más de 3.000 hombres, casi todos encabalgados[761]. Cuando Pedro de Ursúa partió de Quito en 1560 hacia El Dorado llevaba 300 caballos, lo que indica que se habían multiplicado en el territorio; de hecho, hacia 1581 en el entorno de la ciudad quiteña había más de 2.000 caballos, yeguas y mulas usándose otros 1.500 solo en el transporte de mercancías con la costa. A comienzos del siglo XVI en Quito y Cuenca *la abundancia de ganado* […] *parece no tener número y los caballos y yeguas valen tan poco que se compran a 4 o 5 pesos, escogidos*[762].

El constante crecimiento del ganado caballar obligó a limitar su presencia junto a los campos cultivados para evitar que los dañaran. Ese fue el motivo que obligó al virrey Francisco de Toledo a emitir, dentro de las ordenanzas para la ciudad de Arequipa, dadas en ella el 6 de noviembre de 1575[763], un título específico que incluía una serie de normas para guardar la buena convivencia entre los propietarios de las tierras de cultivo y los ganaderos. En relación con las yeguas ordenaba que:

- Cuando se herrasen, debían estar presentes los comarcanos que viviesen 5 leguas a la redonda del hato.

- No se cambiasen los hatos de lugar sin avisar a los comarcanos para que hiciesen un rodeo[764] que permitiera recoger a cada uno su ganado.

- Todos los que tuviesen hatos debían tener un hierro propio para marcar su ganado, que debería declarar y registrar en un libro en el Cabildo.

- Las yeguas debían estar a legua y media de las sementeras del pueblo, se tenían que guardar en corrales y tendrían un pastor por cada 200 cabezas. Fuera del tiempo de la trilla, si alguien encontrase yeguas en sus chácaras, se quedaría con dos de cada diez, marcándolas como suyas propias; por el contrario, cuando se trillase, el dueño de las yeguas solo pagaría los daños causados.

- Nadie tuviese yeguas sin sementales, uno por cada cien hembras.

- No se podían soltar sementales entre las yeguas para que no luchasen entre ellos y alterasen la casta.

[758] CORDERO, M. *Crónicas de indias …* Pág. 95.
[759] RIVERA, R. "El caballo en el Perú …". Págs.390-399.
[760] RIVERA, R. "El caballo en el Perú …". Pág.376.
[761] PRADO, U. *El caballo chileno …* Pág. 200.
[762] CORDERO, M. *Crónicas de indias …* Págs. 70, 95.
[763] TOLEDO, F. *Disposiciones gubernativas ... (1575-1580).* Págs. 162-165.
[764] Rodeo: Reunión del ganado para revisarlo y marcarlo.

- Si los dueños de sementeras afectados por daños no quisieran aceptar las compensaciones previstas, se les pagarían 2 r por cada cabeza de ganado, más el daño que hubiese creado al dueño de las mieses afectadas y los intereses para el amo de la sementera.

Poco tiempo después, en 1580 o 1590, había en el partido de Jaén de Bracamoros (en el NO del Perú) 4.000 yeguas de cría, distribuidas en 10 estancias, cuyo valor se estimaba en 6 p cada una[765].

En cuanto a los asnos, llegaron a Perú a mediados de la década de 1530 procedentes de los puertos jamaicanos de Sevilla la Nueva y Oristán, llevados por el capitán Diego Maldonado para intentar la producción de mulas. En las zonas de sierra, como Cuzco, poco después de acabadas las guerras civiles, los más prósperos encomenderos adquirieron algunos ejemplares para criar muletos con sus yeguas[766].

Pronto, los asnos se extendieron tanto por el Perú que, en algunas regiones del virreinato llegaron a criarse en estado salvaje. En las provincias de Cailloma y Cañete, así como en Quito, los dueños de las tierras donde pacían libres facilitaban su captura si se les abonaba una pequeña cantidad por cada día de caza, atrapasen muchos o pocos animales. Con objeto de aprisionarlos, solían juntarse varios hombres a caballo e indios a pie para empujarlos hacia una cañada donde eran encerrados en corrales preparados al efecto[767].

RÍO DE LA PLATA

En la capitulación que se tomó en 1534 con Pedro de Mendoza para la conquista del Río de la Plata, se le autorizaba la entrada al territorio, que se haría en dos etapas. En la primera llevaría 500 hombres, con el mantenimiento necesario para un año, y 100 caballos y yeguas[768], aunque parece ser que, finalmente, llegó con sólo 32 animales. Posteriormente, en 1541, cuando el gobernador del Río de la Plata, Domingo Martínez de Irala, abandonó Buenos Aires, dejaron allí libres cinco yeguas y siete caballos que, en pocos años, se multiplicaron enormemente. Ese mismo año, la expedición de su sucesor, Alvar Núñez Cabeza de Vaca, llevó 26 animales, entre machos y hembras.

En 1560, desde Tucumán, convertido ya en centro productor de ganado caballar, el licenciado Juan Torre de Vera y Aragón, en cuyo nombre gobernaba Juan de Garay en Buenos Aires, introdujo 500 yeguas y caballos. Años más tarde, en 1580, cuando el citado Garay refundó la capital rioplatense, los cimarrones eran abundantes y cuando fray Reginaldo de Lizárraga visitó las pampas bonaerenses a comienzos del siglo XVII, todavía había muchos más[769].

En cuanto a los burros, según Félix de Azara (1802) no los llevaron los primeros conquistadores ya que, si lo hubieran hecho, los habrían dejado con las yeguas cuando se abandonó Buenos Aires en 1541 y se habrían encontrado sus descendientes cimarrones en las pampas. Domingo Martínez de Irala no debió poseerlos ya que no los cita en el inventario de sus bienes. Azara solo los vio silvestres, en tropas pequeñas, por los campos de Montevideo y Maldonado, adonde llevó los primeros el franciscano José Cordobés, después de la fundación de

[765] PRADO, U. *El caballo chileno …* Págs. 200, 202.
[766] RÍO, J.L. *Guerreros y ganaderos …* Pág. 213.
[767] RÍO, J.L. *Guerreros y ganaderos …* Pág. 213.
[768] Capitulación que se tomó con Don Pedro de Mendoza para la conquista del Río de la Plata. 1534. En *ANÓNIMO. Colección de documentos inéditos relativos al descubrimiento, conquista y organización de las antiguas posesiones españolas en América y Oceanía.* Tomo 22. Madrid. 1874. Pág. 351.
[769] (1) CORDERO, M. *Crónicas de Indias ….* Págs. 96, 97; (2) r. *El caballo chileno …* Pág. 205.

Montevideo (1726), posiblemente desde Buenos Aires. Eran animales considerados inútiles, no queridos, y la población los había perseguido y casi exterminado[770].

La última afirmación de Azara sorprende pues, cuando trata de las mulas, informa de que se llevaban desde Buenos Aires, Montevideo, Santa Fe, Corrientes y Misiones hasta 60.000 al año, y para su procreación eran imprescindibles los asnos[771]. ¿Dónde estaban los hechores[772] o garañones? ¿Cómo llegaron a las pampas de Buenos Aires y Santa Fe, principales lugares de cría de mulas? Solo pudieron hacerlo llevados por los españoles pero, ¿cuándo?

CHILE

Los orígenes del caballo en Chile se remontan al año 1540 cuando Pedro de Valdivia (Figura 5.32)[773], en su primera expedición, llevó desde Perú los primeros 75 ejemplares entre machos y hembras. Más tarde, en 1543, Alonso de Monroy acudió con otros 70 más.

Figura 5.32. Pedro de Valdivia

La introducción de caballos se complementó con una adecuada política de cría impulsada por Valdivia desde el primer momento pues, a la vez que se repartían las chacras, concedía a los vecinos estancias para criar ganado, entre ellos, el equino. Sus esfuerzos fueron eficazmente secundados por el capellán Rodrigo González de Marmolejo, que se concentró especialmente en la multiplicación caballar. En 1544, el que sería primer obispo de Santiago, formó el primer criadero de caballos del nuevo territorio. Estaba situado en Pico, en la zona de Melipilla, lugar estratégico, con buenos pastos, por el que pasaría el futuro camino real de carretas que abastecería la zona costera central. En 1545, ya había logrado reunir 50 yeguas de cría. En 1549, el Cabildo de Santiago instituyó un *yegüerizo* del Consejo encargado de propagar y cuidar las yeguas y sus crías, y se acordó señalarle *una dehesa donde anden y las traigan*. Se dispuso también que *al indio que flechare o apedreare yeguas u otra cualquiera bestia, que le sea cortada la mano por ello, y que su amo pague el daño que hiciere*. Gracias al cuidado y esmero de González Marmolejo, la población

[770] AZARA, F. *Apuntamientos para la historia natural de los quadrúpedos del Paraguay y Río de la Plata.* Tomo 2. Madrid. 1802. Págs. 244-245.
[771] AZARA, F. *Apuntamientos* … Págs. 249-255.
[772] Hechores: Asnos reproductores.
[773] WIKIPEDIA. *Pedro de Valdivia*. https://es.wikipedia.org/wiki/Pedro_de_Valdivia#/media/Archivo:Retrato_del_Capit%C3%A1n_Pedro_de_Valdivia_(1942)_(cropped).jpg. Consultada el 19 de agosto de 2024. Modificada.

equina se multiplicó hasta llegar en 1547 a los 500 ejemplares. Este ganado se incrementaría con más remesas llevadas del Perú:

- En 1547, García de Cáceres y Diego de Maldonado llevaron 18 potros y 2 cabalgaduras.
- En 1548, el mismo Valdivia despachó desde Cuzco 80 caballos.
- En 1551, Francisco de Villagra trasladó 400 caballos desde Charcas.

Figura 5.33. Caballos salvajes en Chile[774]

[774] WENBORNE, G. "Fotografía de baguales (caballos salvajes) bajo el volcán Descabezado", 2014. En *ALDUNATE, C. (Ed.) La cordillera de los Andes al sur de América.* Santiago de Chile. 2019. Pág. 162. Modificada.

La multiplicación de este equino debió ser rápida, pues el Cabildo santiagueño, en sesión del 27 de febrero de 1551, ordenó *marcar en plazo de cuatro meses, so pena de perderlos, los potrillos que estaban sin marca*; da como fundamento del acuerdo el hecho de que *en esta ciudad y sus términos hay muchas yeguas y potros y potrancas que no están herradas*. Hacia esa fecha los caballos solían perderse por manadas. En la sesión del Cabildo de 15 de marzo de 1557, el procurador de la ciudad Alonso de Córdoba, dijo: *Pido a vuestras mercedes pongan remedio y manden tomar cuenta de las yeguas y caballos que tiene la Cofradía de las ánimas de esta ciudad, porque estoy informando que andan perdidas*.

La cabaña caballar fue reforzada con 42 reproductores escogidos que llevó en 1557 el gobernador García Hurtado de Mendoza, que se supone eran de mayor alzada y elegancia que los ya existentes[775].

Al igual que ocurrió en Méjico, los caballos sueltos formaron manadas que pronto fueron capturadas por los indios mapuches, que se convirtieron en hábiles jinetes y mejoraron su capacidad bélica frente a los españoles. Otras manadas aisladas por razones diversas en ecosistemas adecuados a su cría y crecimiento, dieron lugar a una propia raza de caballos chilenos.

A comienzos del siglo XVII, el padre Bernabé Cobo, con los équidos ya plenamente establecidos en Hispanoamérica, destacaba su papel, primero en la conquista y colonización de los territorios, y después, en el incipiente sistema de transportes que unía las ciudades recién creadas. Respecto del caballo, opinaba lo siguiente:

> *El animal que de mayor importancia ha sido para los españoles de cuantos se han traído a estas Indias, es el caballo; porque con su ayuda han podido hacer tantas y tan insignes conquistas, han descubierto tantas regiones, y se han extendido tan en breve por tantas y tan espaciosas tierras. Porque en las guerras con los naturales de ellas han sido gran parte los caballos para conseguir la victoria, los cuales, con sola su vista, ponían gran terror y espanto a los indios. Porque una tropa de solos treinta españoles a caballo, como sea en campaña rasa donde se puedan revolver, no hay ejército de indios que no rompan y desbaraten, aunque sean muchos, muy valientes y vengan puestos en ordenanza; respecto de que en todas las naciones de este Nuevo Mundo no se halló industria ni armas bastantes para resistir y rechazar la arremetida impetuosa de los caballos. Demás de esto, para tan largos y dificultosos caminos, vadear ríos, llevar cargas de unas partes a otras, son tan necesarios, que no se emprende descubrimiento y conquista de nuevas tierras, que lo primero de que los descubridores se aperciben no sea de caballos. Han sido en todo este Nuevo Mundo compañeros tan inseparables de todos los españoles, que no hay provincia poblada de ellos donde no se críen también caballos.* […] *Han multiplicado en todas las Indias los caballos tanto, que son los animales más comunes y ordinarios de que se sirven, así los españoles como los indios, en todos los ministerios; porque en los trabajos en que en España sirven los jumentos, como es a los aguadores, leñateros y en el acarreo de los frutos de las heredades, en esta tierra sirven de ordinario caballos, los cuales, por la abundancia que de ellos hay, son baratísimos. En esta ciudad de Lima, un buen rocín de*

[775] (1) ARANCIBIA, P. *Caballos y jinetes: Una vieja asociación.* https://chilehistoriadigital.cl/conquistadores/caballos-y-jinetes-una-vieja-asociacion/. Consultada el 18 de agosto de 2024; (2) BARROS, C. *Los orígenes del caballo chileno.* 2021. https://chilehistoriadigital.cl/ periodo-colonial/los-origenes-del-caballo-chileno/. Consultada el 14 de agosto de 2024; (3) MONTORY, A. *Historia del rodeo chileno.*Tomo I. 2016. Págs. 46, 50-51; (4) PRADO, U. *El caballo chileno…* Pág. 216..

carga no vale más que de 6 a 12 pesos, y si es de camino, cuando muy extremado, apenas llega a 40 pesos; un caballo regalado de carrera, ya hecho, suele valer de 200 a 300 pesos[776].

En cuanto a los asnos, resumía su parecer en el siguiente comentario:

Aunque en algunas provincias han multiplicado tanto los asnos como los caballos, de suerte que los hay también cimarrones, como es en la isla de Jamaica y en algunas otras partes, con todo eso, no se han extendido hasta ahora por toda la América en tanta abundancia como los caballos y vacas; y debe de ser la causa la gran copia que hay en todas partes de caballos que sirven de carga, y así no se ha hecho mucha estima de los jumentos para este menester. Y también por ser para menos trabajo en estas Indias que en España; porque, según el ruin talle que tienen, no prometen ser para mucho, porque comúnmente son pequeños y sólo se hallan algunos, entre muchos, de buen cuerpo. Al principio se estimaban mucho para crías de mulas, para el cual efecto tienen ahora también algún valor más que para lo que ellos son por su trabajo […] *El valor de los jumentos es de 10 a 15 pesos cada uno en esta ciudad* [777].

Finalmente, dedicaba una breve reseña a las mulas:

Las mulas eran al principio de tan gran estimación y andaban a precios tan subidos, que los más caminaban en caballos, por no alcanzar su caudal a comprar mulas, en las cuales andaban sólo los ricos. Pero con las muchas crías que ya hay de ellas en todas partes, en especial en este reino del Perú, hay muchas y valen muy baratas. En esta ciudad, el valor de una mula de carga es de 30 a 40 pesos, y una de caballería, de 60 a 100, y una muy escogida y aventajada, llega a valer de 200 a 300 pesos. Son comúnmente las mulas de esta tierra de mediano cuerpo, pero bien hechas y fuertes y para mucho trabajo[778].

Completada la descripción de cómo llegó el ganado equino a las distintas partes de la América hispana y se implantó en ellas, seguidamente se comentan los aspectos más sobresalientes de los animales empleados en el transporte, entre otros productos, de la preciada hoja de coca.

5.2.3. El ganado mular se convierte en la base del transporte terrestre

5.2.3.1. *Introducción*

Como ya se ha indicado, en el siglo XVI, llamas, caballos y mulas fueron utilizados indistintamente como elementos de transporte. Recién llegados los españoles, las primeras fueron las más empleadas por ser en esos momentos la opción más asequible por su abundancia, adaptabilidad a la sierra y capacidad de carga (2 ó 3 arrobas) que estaba de acuerdo con las necesidades de esos momentos. Cuando creció el volumen de mercancías a portear, los caballos llevados por los españoles demostraron ser más adecuados pero su número era escaso y, por ello, eran insuficientes para hacerse cargo de las crecientes necesidades de comunicación y transporte de un territorio cada vez más amplio e interdependiente. Sólo la mula, por su poder, resistencia y firmeza se impuso definitivamente como solución y, durante tres siglos, de mediados del XVI a mediados del XIX, ejerció un dominio indiscutible como suministradora de energía básica para la minería y como medio principal de acarreo de minerales y mercancías; en grado menor también, sirvió de bestia de silla o de labranza. De esta forma, las mulas pronto reemplazaron a las llamas porque podían llevar 10 arrobas de carga, es decir, tres o cuatro veces más que estas últimas, caminaban más rápidamente y se adaptaban fácilmente a cualquier clima. Estas características hicieron que fueran muy codiciadas pues, aunque el precio era mayor, sus ventajas contribuían a que el coste unitario del flete fuera menor[779].

[776] COBO, B. *Historia del Nuevo …* Tomo II. Págs. 350-351, 355.
[777] COBO, B. *Historia del Nuevo …* Tomo II. Págs. 361-362.
[778] COBO, B. *Historia del Nuevo …* Tomo II. Pág. 362.
[779] (1) SALAS, M. "Arrieraje y producción mercantil en el centro-sur-este del Perú colonial". *Historia y Cultura*. Nº. 16. 1985. Págs. 56-57; (2) SÁNCHEZ-ALBORNOZ, N. "La saca de mulas de Salta al Perú, 1778-1808".

Para muchos autores que han estudiado el papel de las mulas en la época virreinal, sus peculiaridades las convirtieron en los animales que más trascendencia tuvieron para el transporte; sus características físicas permitieron que se acomodaran bien a las abruptas condiciones topográficas del territorio del Perú virreinal; por su vigor, sencilla doma, docilidad, facilidad de alimentación (soportaban bien el hambre), duros cascos, gran aguante y paso corto pero firme, se adaptaban a casi cualquier camino y podían recorrer largas distancias, con una carga de 115 y 200 kg, dependiendo del tamaño del animal. Además, podían ser empleadas como animales de tiro en carretas y carros. Su seguridad y confiabilidad hicieron que se destinaran a trasladar mujeres y ancianos, aunque también las llegaron a utilizar como cabalgadura hombres de todas las clases sociales; fuera del sector del transporte, se empleaban para realizar tareas tales como arar la tierra o mover norias, molinos y malacates, etc.

Había varias clases de mulas:

- Mulas chúcaras eran las destinadas a recibir la carga; para ello, había que cubrirles la cabeza con un trapo o poncho (Figura 5.34)[780], para que no pudiesen ver lo que pasaba a su alrededor. Sobre el lomo se les colocaban unos bastos como paja en forma de tejado y, encima y a los costados de este aparejo, se aseguraba la carga de manera que nada, fuera de su peso, molestara al animal.

Figura 5.34. Cubrición de la cabeza de una mula previa a su carga

- La mula de silla era mansa y tranqueadora, suave y firme en su paso: era la cabalgadura ideal para los viajes.

- La mula madrina, que era tirada del cabestro por el arriero conductor, indicaba el camino al resto de la tropa al ritmo del cencerro colgado de su cuello. En el llano iban tras ella en desordenado pelotón pero en la sierra, lo hacían de una en fondo, subiendo y bajando con sumo cuidado, poniendo con precisión el casco en la huella de la mula precedente. Cuando caían por una pendiente, formaban una bola con su cuerpo, con lo que rodaban salvando la vida en la mayoría de los casos.

- Mulas mansas eran las comunes que acompañaban a las tropas antes de que los animales fueran domados; con su comportamiento tranquilizaban al grupo. Las especialmente mansas y diestras se denominaban rocinas, y eran muy cotizadas.

Anuario del Instituto de Investigaciones Históricas. Nº 8. 1965. Págs. 261-263.

[780] PIWONKA, N. "Fotografía de un arriero chileno preparando una cabalgadura". 2003. En *ALDUNATE, C. (Ed.) La cordillera de los Andes al sur de América.* Santiago de Chile. 2019. Pág. 179.

La duración de la vida de las mulas rioplatenses dedicadas a la arriería dependía de su lugar de trabajo y de los cuidados prestados. Ya ubicadas en Perú, en la sierra andina vivían poco, 4 años según Concolorcorvo, mientras que en los valles, como el de Cochabamba, y toda la costa, desde Arica a Lima inclusive, vivían cuatro veces más, unos 15 años. Esto se debía a la existencia de alfalfares para su alimentación y al clima benigno. Por tanto, las mulas serranas debían morir en la sierra peruana cumplidos los 7 años en tanto que las costeras con unos 18-20 años[781].

Decía Concolorcorvo que la mayor parte de las que morían en la sierra era por falta de alimento. Comentaba que un arriero de Cuzco, cuyas bestias eran las mejores de la sierra, no podía hacer más que un viaje de ida y vuelta de 200 leguas al año, o en cada año, que duraba de cinco a seis meses. Cuando pasaba por Lima, dejaba a sus mulas pastar y descansar durante un mes en los alfalfares y pastos que abundaban en las inmediaciones de la ciudad, para que adquiriesen fuerza. Tras salir con destino a Potosí, que distaba 41 leguas, no encontraban recursos naturales, debiendo alimentarlas con paja de cebada, por la que habían de pagar mucho más de lo que les producía el flete; pero, como no podían permitírselo, emprendían la marcha el mismo día que llegaba la carga, alimentando a los animales con lo poco que daban los áridos campos. Se trataba de llegar a su destino con vida, y descansar, a lo menos, otros seis meses, para emprender un nuevo viaje. Por el contrario, los arrieros de la costa mantenían sus mulas pagando alfalfares todas las noches, y en los parajes donde no los había, las alimentaban con mazorcas de maíz, que llevaban preventivamente; de esta forma conseguían realizar dos y tres viajes al año de igual distancia, con las bestias cargando más arrobas y manteniéndolas bien robustas, pese a lo cual vivían cuatro veces más que las serranas. Es decir, que las serranas daban 5 años de servicio, mientras que las costeras proporcionaban 20 años, por lo que las primeras harían 5 viajes en los citados 5 años y las segundas viajarían por lo menos 40 veces en los 20 de vida que alcanzaría una mula bien tratada, aunque trabajara de continuo. En la sierra existían también muchas de ellas imposibilitadas para el trabajo mayor por cojas, mancas o deslomadas; sólo servían a los indios para que cargaran sus ligeros hatos conduciéndolos cortas distancias[782]. En el Perú existían unas 500.000 mulas en servicio de las que se reponían anualmente 50.000, es decir, el 10%[783].

Por su parte, el caballo, si bien era más ágil y veloz, tenía menos fuerza y resistencia y requería mayores cuidados.

El ganado mular se producía tanto en haciendas de labor como en estancias de ganado, generalmente de forma paralela a la cría de caballos y vacas; la cría de burros era menos frecuente dado que para la producción de mulas, con un solo semental se podían fecundar varias decenas de yeguas[784].

Un aspecto fundamental del ganado mular es que, en su trajín de unas partes a otras llevando mercancías muy diversas, articularon los mercados locales y regionales, lo que, a su vez, originó otras actividades productivas y, con éstas, ciertos actores y grupos sociales vinculados de alguna forma a la cría y comercialización de las mulas[785].

---

[781] SÁNCHEZ-ALBORNOZ. N. *Trabajo y migración …* Pág. 241.
[782] CONCOLORCORVO. *El lazarillo de ciegos …* Págs. 121-123. Nótese que en esta ocasión Concolorcorvo estimaba que la vida de las mulas era algo más longeva que en lo dicho en el párrafo anterior.
[783] CONCOLORCORVO. *El lazarillo de ciegos …* Págs. 123-124.
[784] (1) CONCOLORCORVO. *El lazarillo de ciegos …* Pág. 98; (2) HERNÁNDEZ, J. *Instrucción del estanciero.* Buenos Aires. 1884. Pág. 279; (3) MIJARES, I. "La mula en la vida cotidiana …". Págs. 293-295.
[785] PELOZATTO, M.L. "La cría y el comercio de mulas entre el Río de la Plata y el Perú: mercados regionales, actores y grupos sociales (siglos XVI al XIX)". *Sociedad indiana*. 2016. https://socindiana.hypotheses.org/802. Consultada el 24 de agosto de 2024.

Una vez que los españoles extendieron su control por el continente americano, el reto era desarrollar el territorio y aprovechar sus recursos. En este empeño, el transporte mostró ser un elemento imprescindible pues las mercancías precisaban ser trasladadas, con frecuencia en grandes cantidades, de unos puntos a otros, a veces muy alejados y separados por terrenos escarpados. Así, ocurrió con el suministro de materiales de consumo a la villa imperial de Potosí, convertida en la mayor ciudad de América y con más población que muchas capitales europeas; con el trajín del azogue desde Huancavelica a las minas argentíferas que lo precisaban; con el traslado de las barras de plata, primero a Lima y después a Buenos Aires; con el acarreo de la coca a Potosí desde los lejanos cocales de Cuzco, y más próximos de La Paz y Cochabamba, y muchos otros productos, incluso llegados de Europa. Este importante tráfico exigió el concurso de grandes cantidades de animales de carga, que no pudieron ser otros que las mulas. Pero, ¿de dónde se llevaban al Perú? ¿Dónde se criaban en estos años?

Figura 5.35. Los tres protagonistas del transporte foráneo en América: caballos, asnos y mulas[786]

A comienzos del siglo XVII, hacia 1620, la crianza de mulas estaba extendida desde Nueva España hasta Tucumán, y así pudo comprobarlo el carmelita Antonio Vázquez de Espinosa que, en su periplo por Centro y Sudamérica (1612-1621), dejó un amplio testimonio del estado del sector mular. Ya en 1614 citaba que se criaban con notable éxito en distintas partes de Venezuela y se llevaban al Perú:

> *Tiene grandes crías de ganado mayor, de que se hace mucha corambre que se trae a España, crías de mulas muy buenas.* […] *Las mulas se sacan para los reinos del Perú por el Nuevo Reino de Granada*[787].

Precisamente de este lugar, el Nuevo Reino, hacia 1614 decía que sus provincias eran muy fértiles y abundaban en la cría de todo tipo de ganado, incluidas las mulas. Destacaba el fraile la ciudad de Carora y el valle de Cúcuta, en donde se producían los mejores ejemplares, que se

[786] Caballo: https://i.pinimg.com/originals/0f/20/af/0f20afffe55fd6db0bbb5000332ebfe6.jpg. Consultada el 27 de agosto de 2024. Modificada.
Asno: https://www.flickr.com/photos/avantgarde78/13851255405/in/pool-lovehorses/. Consultada el 27 de agosto de 2024. Modificada.
Mulas: https://i.pinimg.com/originals/cd/72/98/cd7298f8cee1adbb0ae67bb84de5feae.jpg. Consultada el 27 de agosto de 2024. Modificada.
[787] VÁZQUEZ DE ESPINOSA, A. *Compendio y descripción* … Pág. 162.

exportaban a Perú. También citaba otros como lugares como Palma, Mérida, Popayán y Antioquia, con abundantes pastos que llamaban sabana. Del valle de Aburra destacaba que era de los más fértiles y abundante en hierba que había en todas las Indias, por cuya causa albergaba gran cantidad de caballos, yeguas y mulas[788].

Quito, en las mismas fechas (hacia 1614), poseía espacios en los que se criaban caballos y mulas. En el pueblo de Chimbo, cerca de Riobamba, en el camino real que llevaba a Guayaquil, subían del puerto a Quito las mercancías desembarcadas de España y vino de la zona en grandes recuas de mulas, que tenían que superar un penoso camino, siempre en mal estado a causa de las frecuentes lluvias. Cuenca era otro lugar favorable para ellas, lo mismo que Loja, al sur de la cual, el valle del río Catamayu era famoso por albergar numerosas estancias de ganado y cría de mulas[789].

Penetrando en Perú, hacia 1615, el carmelita supo de la crianza mular en Trujillo, Piura y Chachapoyas, lugar éste de donde salían los mejores caballos que había en esa tierra, que se llevaban a Lima y hacia el norte. En Pisco, al sur de la capital, se criaba buena alfalfa para alimentar mulas y caballos, costumbre que también era practicada en el resto del Perú, pero aquí se les proporcionaba, además, la hoja del algarrobo; igualmente había mulas en Huánuco. La zona de Arequipa, visitada por Vázquez en 1618, estaba parcialmente arrasada por la ceniza de una reciente erupción volcánica, pero disponía de buenos pastos no afectados en Acari, Chala, Camaná, Hilay y Los Sauces, donde engordaban todo tipo de ganado, especialmente el caballar y el mular. Precisamente en este último lugar, en la estancia que Pedro de Peralta tenía junto al mar, criaba mulas de las que herraba cada año más de 200, lo que proporciona idea del tamaño de las haciendas consideradas grandes en esa época. Las colinas costeras próximas a Moquegua eran un buen lugar de cría en donde engordaban los animales empleados por los numerosos arrieros que hacían el trajín de Arica a Potosí. Por su parte, los ariqueños poseían más de 1.000 bestias para llevar mercancías a la villa imperial, Charcas y toda la sierra para, de vuelta, traer la plata al puerto; decía Vázquez que, aunque también había grandes recuas de llamas, todas eran necesarias por ser el trajín intenso y el camino largo y, en parte, despoblado[790].

Ya en plena sierra peruana, en Castrovirreina había en 1610, entre otras, una estancia de mulas con 400 yeguas parideras; cuando el fraile visitó la zona, hacia 1618, encontró muchas más y en aumento, valiendo 45 p una mula serrera. Más al sur, en Cuzco, los vecinos disponían de numerosas estancias de ganado equino y recuas de mulas que viajaban a Lima y otros destinos, ya que su ubicación, en medio del camino real de la capital virreinal a Potosí, Charcas, Oruro, La Paz y las provincias del Collao, era sumamente favorable para el comercio y la arriería; entre otros muchos productos, se llevaba abundante hoja de coca en caravanas de llamas hacia los asentamientos mineros del sur. Por su parte, La Plata contaba con fértiles valles, muy poblados de estancias en las que se criaban numerosas yeguas, caballos y mulas[791]. En concreto, la extensión del ganado mular demuestra que, en el Perú virreinal, estos animales tuvieron una gran aceptación, especialmente para el comercio entre Lima y Arequipa, Potosí y otros destinos de la sierra; por su tamaño, excepcional resistencia y pisada segura, las mulas peruanas fueron más adecuadas que el caballo para el desplazamiento en los estrechos y accidentados caminos de los Andes[792].

[788] VÁZQUEZ DE ESPINOSA, A. *Compendio y descripción* … Págs. 168, 171, 462, 463, 468-469, 476, 498, 502-503.
[789] VÁZQUEZ DE ESPINOSA, A. *Compendio y descripción* … Págs. 510, 517, 528, 530.
[790] VÁZQUEZ DE ESPINOSA, A. *Compendio y descripción* … Págs. 542, 546, 553, 559, 562, 653, 663, 668-669, 670, 673, 674, 679, 689, 692, 695.
[791] VÁZQUEZ DE ESPINOSA, A. *Compendio y descripción* … Págs. 711, 718, 791, 793-794, 843, 871.
[792] RÍO, J.L. *Guerreros y ganaderos* … Págs. 222-223.

Tratando del Tucumán en general, decía Antonio Vázquez de Espinosa que la mayor parte de los 100 vecinos españoles de la ciudad de Jujuy se dedicaban a la arriería llevando diversas mercancías a las minas de los chichas y lipes, más al norte. Para atender este negocio criaban mulas y ganado vacuno que también enviaban a Potosí. En la vecina Talavera (Esteco), los indios tenían esta misma ocupación, produciendo numerosas mulas que empleaban en el trasiego de productos de unos puntos a otros. En San Miguel de Tucumán y La Rioja se elaboraban tejidos y se criaban mulas, existiendo en los campos innumerable cantidad de ganado cimarrón. En Londres, los indios también criaban ganado. En lo que respecta a Córdoba, Vázquez informaba de que el negocio principal era la crianza de mulas y la confección de ropa, que se tejía en los más de 40 pueblos de su entorno[793].

Finalmente, visitando la zona de pastos del Río de la Plata, concretamente Santa Fe, Vázquez proporcionaba la siguiente información:

> *Enfrente de la ciudad hay en el río una isla de tres leguas, donde los vecinos tienen las mulas y caballos de su servicio con otras cosas de importancia. Tiene en el distrito mucho ganado vacuno de que hacen los vecinos cantidad de corambre, que envían a España, y mucho que se lleva a la ciudad de Córdoba del Tucumán, que está a 60 leguas, y a Potosí; vale de ordinario una vaca en esta tierra dos reales, y comprando cantidad vale a menos; hay grandes crías de mulas.* […] *Toda aquella tierra está cubierta de ganados silvestres*[794].

Por tanto, era evidente que las mulas se criaban en numerosos lugares de Sudamérica y daban el servicio solicitado, pero la creciente demanda derivada del desarrollo de nuevas actividades requería la producción de cantidades mucho mayores. Resulta lógico pensar que su cría a gran escala comenzase pronto en la proximidad de los centros que las necesitaban, pero enseguida se demostraría que los campos peruanos eran incapaces de proporcionar el número necesario para las minas y el comercio, por lo que hubo que buscar zonas más favorables. Afortunadamente, el mayor centro comercial, la villa de Potosí, estaba situada a una distancia razonable de una de las tres grandes áreas de pastos existentes en la América hispana: las llanuras de Argentina-Uruguay. Efectivamente, a unos cientos de leguas de la villa imperial y centros anexos se extendían los valles y planicies del Tucumán y, más al sur, las amplias y fértiles pampas del Río de la Plata, que eran capaces de alimentar enormes rebaños equinos que, hasta entonces, se habían reproducido de manera espontánea liberados o escapados de los españoles que visitaron aquellas tierras, formando una crecida cabaña cimarrona de escaso provecho. Para estos lugares, aún no empleados para labores agrícolas y no hollados por otro ganado, la cría de mulas vino a representar una primera forma de racionalizar su utilización. En virtud de la demanda peruana, desde comienzos del siglo XVI, Tucumán y Buenos Aires, ambos en su más amplio sentido territorial, surtieron de ganado mular, en forma abundante y creciente, a todo el virreinato. Las bestias criadas en esta región se despachaban directamente a Perú o se llevaban jóvenes a los valles de Salta y, en menor medida, Jujuy, en donde invernaban mientras adquirían la fuerza y resistencia que necesitarían posteriormente para viajar al norte por la sierra y dar servicio en los distintos campos en que eran requeridas. Poco a poco llegaron a los confines septentrionales del virreinato siendo protagonistas de una de las líneas de transporte más significativas de Hispanoamérica, tanto por la distancia recorrida, que entre los extremos sobrepasó los 4.000 km, como por la índole y volumen de los productos acarreados, en ambas direcciones S-N y también N-S[795]. Para que estos traslados pudieran realizarse se contaba con la vía de Buenos Aires a Córdoba por la que, en 1583, ya podían circular carretas; ese mismo año se abrió otra ruta directa entre dichas ciudades sin pasar por Santa

[793] VÁZQUEZ DE ESPINOSA, A. *Compendio y descripción* … Págs. 880-881, 882, 886-887, 889.
[794] VÁZQUEZ DE ESPINOSA, A. *Compendio y descripción* … Pág. 905.
[795] SÁNCHEZ-ALBORNOZ, N. "La saca de mulas de Salta …". Págs. 263-264.

Fe, que habría de ser el camino real que seguirían después las mulas hacia Potosí y el interior del Perú[796], con Jujuy como destino final de las carretas ya que más adelante sólo era transitable en cabalgadura.

De esta forma, surgió un gran eje mular, especialmente importante durante el siglo XVIII, que en dicha época unía Buenos Aires y Santa Fe (zonas de cría) con Salta y Jujuy (zonas de engorde y venta), Potosí (destino de la mayor parte de ellas) y Huamanga/Ayacucho (punto donde concluía el viaje desde el norte argentino hacia el Alto Perú, y se repartían por el resto del territorio[797]). Este camino proseguía hasta Lima y, desde aquí, entroncaba con los que conducían hacia el norte del virreinato (Figura 5.36)[798]. El trayecto entre Buenos Aires y la capital limeña era de 946 leguas[799], unos 5.200 km.

Figura 5.36. Camino real de Buenos Aires a Lima

[796] RÍO, J.L. *Guerreros y ganaderos …* Pág. 223.
[797] SALAS, M. "Arrieraje y producción …". Pág. 57.
[798] LA AMÉRICA ESPAÑOLA. *El Camino Real: De Lima a Buenos Aires.* 2018. https://laamericaespanyola.com/2018/06/28/el-camino-real-de-lima-a-buenos-aires/. Consultada el 8 de septiembre de 2024. Modificada.
[799] CONCOLORCORVO. *El lazarillo de ciegos …* Pág. 7.

En cuanto a las pampas del entorno de la ciudad bonaerense, ya hacia 1600 fray Diego de Ocaña quedó sorprendido del numeroso ganado caballar que existía en libertad en las llanuras del Río de la Plata:

> *Hay aquí, por los campos, tanta abundancia de yeguas y caballos cimarrones, que es decir sin dueño, en más de 60 leguas hasta llegar a la mar por la costa abajo, que no se pueden numerar, sino que cubren el sol y la tierra, de manera que parecen montañas. Estos caballos trajeron aquí los conquistadores, que fue Cabeza de Vaca y sus compañeros, y los soltaron por los campos y han multiplicado tanto como está dicho*[800].

También relata cómo separaban a los potros y les domaban:

> *Y para coger los potros van en otros caballos muy ligeros y corren los que van encima sin silla, de causa que el caballo que llevan para coger los potros, lleva atada al cuerpo, por detrás de los brazuelos, una guasca, que es una soga de cuerdas; y el que va encima lleva en la mano el cabo de la soga hecho lazo en una caña larga, y cuando llega a dar alcance al potro, échale aquel lazo por la cabeza y el caballo que va tras el potro siente luego cuándo está asido y para y hace piernas y tiene hacia atrás como si fuera una persona. Y algunos potros tiran tanto y están tan furiosos que muchos potros se quiebran las piernas, y los que van encima se apean porque no les suceda desgracia con el forcejear del uno y del otro; y llegan al potro y poco a poco le traen la mano por los pechos y el pescuezo y, aunque bufan mucho, como son castellanos, luego se amansan y le echan unas jáquimas y los atan a los pescuezos de otros caballos que llevan para este efecto, y luego caminan con ellos*[801].

Citaba el fraile, igualmente, la fabricación de ropa y la presencia de numerosas estancias con yeguas y mulas, todo lo cual se llevaba a vender a Potosí, vía Salta y Jujuy[802].

5.2.3.2. *Cría de mulas en Córdoba*

La estrategia política española convirtió a Tucumán, en su sentido más amplio (centro y noroeste argentino), en una región que contribuyó a resolver el problema de abastecimiento de la zona minera potosina, aportando mercancías como los productos textiles que, en 1603, estaban tasados en 100.000 p[803].

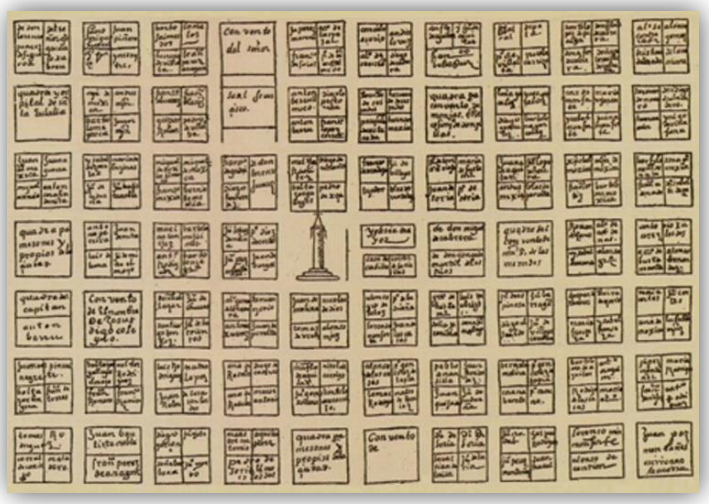


Figura 5.37. Planta fundacional de Córdoba (1577)

[800] OCAÑA, D. *A través de la América …* Pág. 128.
[801] OCAÑA, D. de *A través de la América …* Págs. 127-128.
[802] OCAÑA, D. de *A través de la América …* Págs. 135, 137, 139.
[803] ROSAS, F. "Notas sobre las raíces históricas de la integración del Perú con el noroeste argentino y Buenos Aires". *Aula y Ciencia*. Vol. 8. N° 12. 2016. Pág. 93.

Córdoba (Figura 5.37)[804], que no pudo mantener su producción de tejidos después de 1610 debido a la pérdida de mano de obra indígena, se incorporó a partir de esta fecha a la crianza de mulas[805]. Las primeras descripciones conocidas de la zona ya hacían referencia a los buenos pastos que permitían alimentar a diverso tipo de ganado y, con ello, el establecimiento de haciendas dedicadas a sostener la vida próspera de sus habitantes, y a satisfacer las demandas de múltiples mercados. Por eso no extraña que, durante los primeros decenios del siglo XVII, su principal artículo de exportación hacia el Perú fueran las mulas; ya desde 1610 se formaron compañías comerciales dedicadas a esta actividad, de forma que entre 1630-1640, se vendían unas 12.000 cabezas anualmente, cifra que se incrementó a un promedio de 20.000 animales/año entre 1650-1700[806]. Hasta que Córdoba pudo abastecer al Perú, el déficit se cubría mediante importaciones desde Nueva Granada, centro que entró en declive a partir de este momento[807]; de hecho, a comienzos del siglo XVII, la provincia de Timaná vivía de la producción de ganado menor y mayor; de éste llevaban numerosas cabezas a Bogotá, y muchas y muy buenas mulas para el Perú, que se criaban en grandes sabanas de tierra llana[808].

La conducción de las mulas hacia los mercados peruanos estaba a cargo de empresarios fleteros, un nuevo tipo de personaje especializado, básicamente integrado por señalados españoles de Santiago del Estero, Tucumán y Salta, sobre todo. En cuanto a los comerciantes de mulas, muchos con su actividad consolidada, acudían desde el Perú con plata y géneros de Castilla para pagar sus compras, pero también se formaron grupos locales que compraban mulas en la región y las revendían en Salta o en el Perú, combinando este negocio con operaciones en otros productos[809].

Los primeros potreros cordobeses estaban situados en la sierra, aprovechando la disposición de los valles, que se convirtieron en excelentes zonas de engorde simplemente cerrando la entrada con una valla; las distintas propiedades dentro de él estaban delimitadas, a un coste muy bajo, mediante muros de piedra o setos de arbustos, muy abundantes en la zona. De esta forma, en el siglo XVII se ocuparon casi en su totalidad las tierras aptas de la sierra. Al mismo tiempo, se inició la crianza de mulas en la zona pampeana, configurando las estancias una franja paralela a las sierras que se fue ensanchando paulatinamente en dirección a Santa Fe. Mediante esta ocupación, la campiña cordobesa se transformó, hacia 1680, en un territorio ocupado por 800 estancias.

La cría de ganado mular se convirtió, pues, en *el sustento y trato de la tierra*, existiendo grandes, medianos y pequeños productores. En el primer grupo estaban los encomenderos, grandes estancieros, criadores-comerciantes; entre los segundos, puede incluirse al sector religioso, sobre todo los jesuitas; los pequeños productores aportaban como máximo algunas decenas de animales.

Los religiosos se dedicaron a esta crianza desde 1613, fecha en que se conoce una operación por parte del convento de Santa Catalina, siendo los jesuitas los expertos por excelencia en este

[804] BOCCOLINI, S.M.; GIOBELLINA, B. "Reconstrucción histórica del territorio periurbano de producción hortícola de Córdoba, Argentina (1573-1900)". *EUTOPÍA. Revista de Desarrollo Económico Territorial*. Nº 14. 2018. DOI: http://dx.doi.org/10.17141/eutopia.14.2018.3577. Consultada el 13 de septiembre de 2024. Modificada.
[805] ROSAS, F. "Notas sobre las raíces …". Pág. 93.
[806] PELOZATTO, M.L. "El comercio entre Santa Fe y Córdoba durante la época colonial (1624-1692)". *Nova Santa Fe*. https://www.novasantafe.com/nota.asp?t=El-comercio-entre-Santa-Fe-y-Cordoba-durante-la-epoca-colonial-1624_1692&id=36480&id_tiponota=11. Consultada el 24 de agosto de 2024.
[807] ASSADOURIAN, C.S. *El sistema de la economía colonial*. Lima. 1982. Págs. 187-188.
[808] SIMÓN, P. *Noticias historiales …* Tomo IV. 3ª parte. Págs. 165-166.
[809] ASSADOURIAN, C.S. *El sistema de la economía …* Pág. 41.

ramo hasta su expulsión en 1767; en esos años llegaron a expedir 2 ó 3.000 mulas anualmente. La Orden era propietaria de grandes estancias de cría y engorde de mulas en varias provincias del Río de la Plata que, tras su salida, pasaron a la Junta de Temporalidades, que las subastó a continuación a particulares. Las estancias siguieron activas, pero su producción quedó sujeta a la fiscalidad ordinaria, ya que las órdenes religiosas, los párrocos y los doctrineros estuvieron exentos del pago de sisa[810]. En lo relativo al ganado mular, dos estancias destacaron por su importancia. La Candelaria estaba ubicada a 230 km al noroeste de la ciudad de Córdoba. Donada en 1683 a la Compañía de Jesús, tenía una extensión aproximada de 55.000 hectáreas. Sucesivas ampliaciones la convirtieron en una de las mayores concentraciones de tierra de la época con un único propietario. En 1754 tenía aproximadamente unas dimensiones de 12 leguas (66 km) de norte a sur y 4,5 leguas (25 km) este a oeste, constituyendo un latifundio de alrededor de 135.000 hectáreas productor, fundamentalmente, de ganado mular destinado al tráfico comercial con el Perú[811]. La segunda, Santa Catalina, estaba localizada en un paraje rural a 70 km al norte de la ciudad de Córdoba. Fundada en 1584 y vendida a la Compañía en 1622, llegó a ser uno de los principales establecimientos agropecuarios jesuíticos de la región, criando miles de cabezas de ganado vacuno, ovino y mular, además del obraje con sus telares y aparejos[812].

Según el viajero francés Acarette de Biscay, en 1658, los cordobeses eran ricos en oro y plata que adquirían comerciando con las mulas que enviaban al Perú y a otras regiones; eran criadas en estancias hasta que, cumplidos dos años, las ponían en venta a un precio aproximado de 6 p. Los compradores las conducían a Santiago, Salta y Jujuy, permaneciendo allí durante tres años, hasta que estuvieran bien desarrolladas y fuertes; entonces, las llevaban al norte en donde se les daba salida como elemento del transporte[813]. Esta descripción es importante porque indica que Córdoba era un lugar de cría y que las mulas hacían el viaje al Perú con cinco años de edad, en plenitud de forma. Posteriormente, las circunstancias cambiarían en el sentido de que los lugares de cría serían Buenos Aires y Santa Fe, el de engorde Córdoba, y el de venta, Salta, siendo expedidos los animales al Perú con menos edad, lo que dio lugar a problemas importantes ya que no estaban lo suficientemente robustos para aguantar tan largo y duro viaje.

Figura 5.38. Gran mercado de caballos en Europa; puede ilustrar de cómo sería la feria de Salta

[810] (1) ASSADOURIAN, C.S. *El sistema de la economía …* Pág. 40; (2) SÁNCHEZ-ALBORNOZ. N. *Trabajo y migración …* Págs. 227, 240.
[811] WIKIPEDIA. *Estancia Jesuítica La Candelaria*. https://es.wikipedia.org/wiki/Estancia_Jesu%C3%ADtica_La_Candelaria. Consultada el 12 de febrero de 2025.
[812] WIKIPEDIA. *Estancia Jesuítica Santa Catalina.* https://es.wikipedia.org/wiki/Estancia_Jesu%C3%ADtica_Santa_Catalina. Consultada el 12 de febrero de 2025.
[813] BISCAY, A. du. "Relación de un viaje …·".

Durante el siglo XVII el circuito comercial de las mulas se modificó adaptándose a las nuevas situaciones. En una primera y larga etapa los compradores acudían a los centros de producción para realizar sus adquisiciones a gran escala; esta modalidad solía combinarse con el traslado que hacían los propios criadores hasta los mercados principales, para vender los animales, bien directamente o por medio de agentes comerciales. Hacia finales del siglo XVII, productores y comerciantes comenzaron a tener un lugar de encuentro a medio camino, en la feria de Salta (Figura 5.38)[814], considerada *la asamblea mayor de mulas que hay en todo el mundo*[815].

La Figura 5.39[816] muestra el despacho quinquenal de estas bestias según los registros notariales de Córdoba entre 1610 y 1645. Sin embargo, se sabe que no todas las operaciones se practicaban ante notario por lo que los datos expresan, con seguridad, una cantidad inferior a la real.

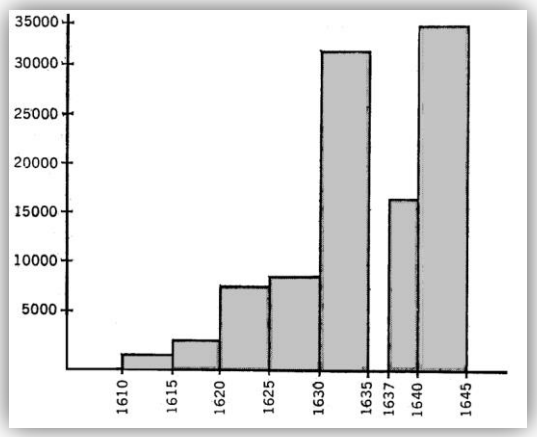


Figura 5.39. Exportación quinquenal de mulas cordobesas (1610-1645)

Recurriendo a otros documentos, como los debidos al Cabildo, Assadourian dedujo que la producción anual de mulas cordobesas sería la siguiente: los primeros años del siglo fueron de sacas reducidas, hasta que en 1630 se produjo un gran despegue con una salida anual aproximada de 12.000 mulas, nivel que se mantuvo hasta 1650. Entre 1650-1660 la producción volvió a aumentar fuertemente; desde esa década hasta finales del siglo, el promedio anual de las exportaciones estaría en los 20.000 animales. En los primeros años del siglo XVIII ocurrió un brusco descenso en las exportaciones, que se mantuvo hasta 1750 aproximadamente. En cualquier caso, la citada figura, pese a sus discutibles datos, permite apreciar una definida tendencia al alza, con un verdadero despegue hacia 1630.

La evolución del precio de las mulas de un año de edad (los animales menos valiosos) se expone en la Figura 5.40[817]; la de los animales mayores, de uno, dos, tres o más años, más caros, siguió una tendencia semejante. La recuperación experimentada en 1650 se debe a la devaluación del peso de plata y no a un alza real del valor del animal.

La razón de la permanente caída de su valor se debe, principalmente, a la evolución bajista de la producción de plata de las minas de Potosí durante todo el siglo XVII, y a los crecientes costos de explotación.

[814] WOUWERMAN, P.; MOYREAU, J. *El gran mercado de caballos.* c. 1660. Biblioteca Nacional de España. INVENT/9339.
[815] ASSADOURIAN, C.S. *El sistema de la economía …* Pág. 185.
[816] ASSADOURIAN, C.S. *El sistema de la economía …* Pág. 43.
[817] ASSADOURIAN, C.S. *El sistema de la economía …* Pág. 45.

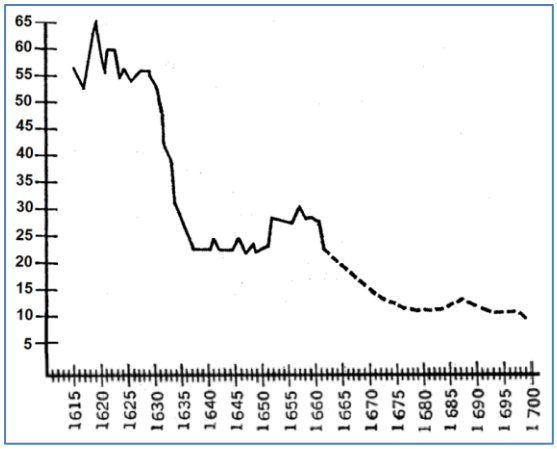


Figura 5.40. Precio de las mulas de un año de edad en Córdoba (reales)

AÑOS	CARTAS DE FLETE		ANIMALES CONDUCIDOS	
	Destino	(%)	Destino	(%)
1630-1660	Potosí	65	Potosí	71,5
	Oruro	25	Oruro	17
	Potosí/Oruro	10	Potosí/Oruro	11,5
1661-1680	Potosí	15,4	Potosí	7,8
	Oruro	61,56	Oruro	62,5
	Potosí/Oruro	15,4	Potosí/Oruro	14,7
	Lima	7,7	Lima	12,3
1685-1695	Jauja	62,5	Jauja	72,0
	Cuzco	12,5	Cuzco	6,1
	Jauja/Cuzco/Oruro	25,0	Jauja/Cuzco/Oruro	21,9

Tabla 5.3. Cartas de fletes y animales conducidos desde Córdoba

En cuanto a los destinos de las mulas enviadas desde Córdoba, la Tabla 5.3[818] informa sobre aquellas cartas de fletamiento que los indican expresamente, así como el número de animales implicado; con este condicionante no menor, se puede apreciar la pérdida de importancia de Potosí en detrimento de otros destinos, lo que indica un descenso del uso de mulas en el sector minero y un aumento en la arriería de mercancías en general, sustituyendo a la villa imperial como destino principal de los animales cordobeses.

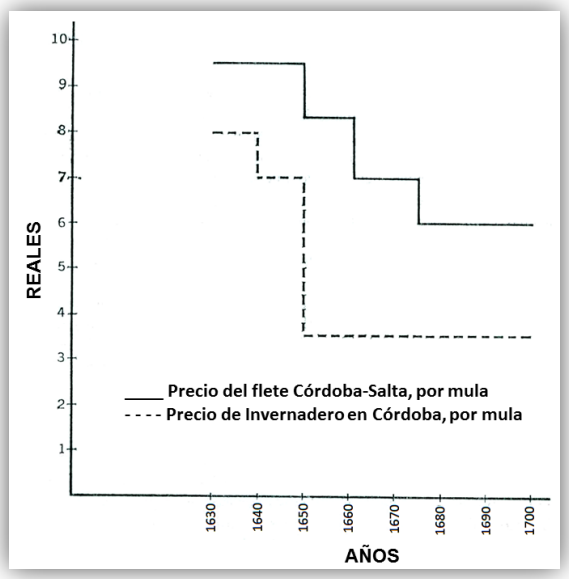


Figura 5.41. Variación de los fletes (reales)

La evolución del coste de los fletes está representada en la Figura 5.41[819]. Los datos recién comentados significan que los importantes beneficios obtenidos en el período inicial con la venta de mulas cordobesas se fueron reduciendo progresivamente (menores precios, menores ingresos por fletes, menor precio por invernar), hasta que llegó un momento en que su valor apenas compensaba los costos de producción y, en consecuencia, los beneficios se aproximaban a cero[820].

[818] ASSADOURIAN, C.S. *El sistema de la economía* … Pág. 48.
[819] ASSADOURIAN, C.S. *El sistema de la economía* … Pág. 50.
[820] ASSADOURIAN, C.S. *El sistema de la economía* … Págs. 34, 40, 41, 44-50.

De esta forma, la onda expansiva de la producción destinada al mercado interno virreinal, iniciada a finales del siglo XVI, se invirtió en la década de 1660, dando lugar a un movimiento recesivo que duraría hasta 1750 aproximadamente, dividido en dos fases: la primera, de 1660 a 1700, se caracteriza por el estancamiento del volumen de exportación de mulas y la progresiva baja de su precio; la segunda, más crítica, abarca toda la primera mitad del siglo XVIII[821]. De hecho, en la segunda mitad del mismo, Córdoba era, fundamentalmente, un lugar de invernada más que de cría, desplazada a las campiñas de Buenos Aires y Santa Fe[822].

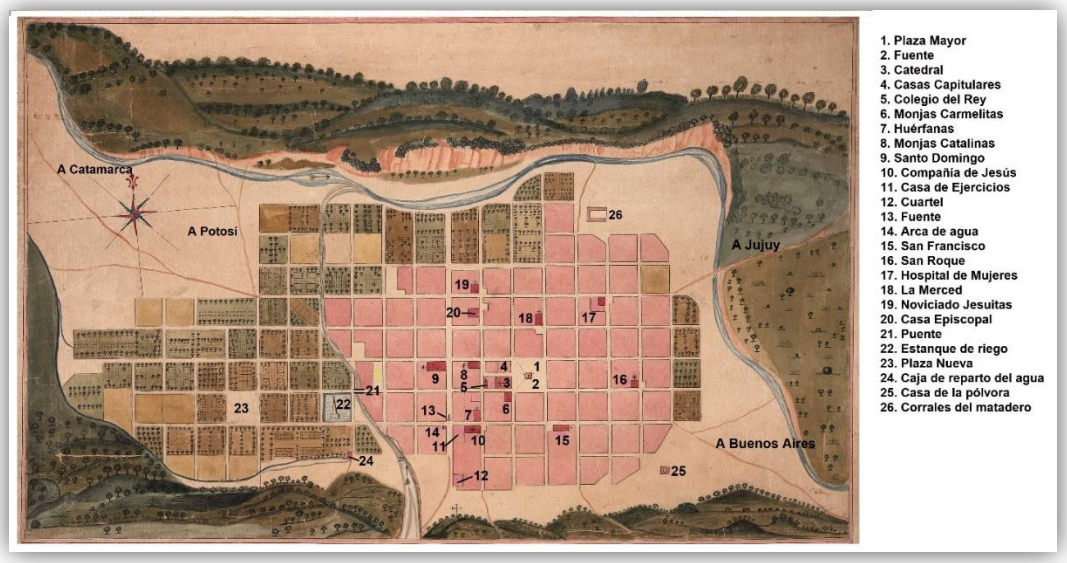


Figura 5.42. Plano de Córdoba (1802)

En 1714 el Cabildo de Córdoba (Figura 5.42)[823] se lamentaba de que *apenas se hierran en toda la jurisdicción 5.000 mulas como parecerá por los diezmos que se recogen, habiéndose herrado en los tiempos pasados más de 40.000.* Esta última cifra es exagerada pues, entre 1660-1700, nacían y se herraban anualmente en Córdoba de 20 a 25.000. De todas formas, el descenso fue notable. Los precios también habían bajado (ver Figura 5.40) y, todo ello, dio paso a una situación en la que primaba la reducción de las importaciones y se hacía notar el declive de los ingresos por venta de mulas. A partir de 1740-1750 la economía peruana comenzó a repuntar ligada a la mejora de la producción minera y, con ella, estos animales volvieron a ser una mercancía con precio y demanda crecientes, aunque con altibajos[824].

5.2.3.3. *Cría de mulas en Buenos Aires y Santa Fe*

La crianza de mulas también se produjo en otros lugares: en Chile cobró auge entre 1590 y 1600, mientras que poco después de 1610 y 1620, lo hizo en Buenos Aires y Santa Fe[825].

[821] ASSADOURIAN, C.S. *El sistema de la economía* … Págs. 50-51.
[822] PAZ, G.L. "A la sombra del Perú: mulas, repartos y negocios en el norte argentino a fines de la colonia". *Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana Dr. Emilio Ravigni".* Tercera Serie. Nº 20. 1999. Pág. 49.
[823] Plano de Córdoba, 1802. Biblioteca Nacional de Brasil. ARC.009,15,012. https://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart532554/cart532554.jpg. Consultada el 12 de septiembre de 2024.
[824] ASSADOURIAN, C.S. *El sistema de la economía* … Págs. 229-231.
[825] ASSADOURIAN, C.S. *El sistema de la economía* … Pág. 184.

Desde que fray Diego de Ocaña viera las grandes manadas de ganado caballar en las pampas del Río de la Plata (Figura 5.43)[826], mucho debió crecer la cabaña ya que 50 años después, el citado Biscay, decía que Buenos Aires era especialmente rica en ganado de todo tipo, que se multiplicaba:

> *tan prodigiosamente en esta provincia que las llanuras están casi totalmente cubiertas de ellos, particularmente toros, vacas, ovejas, caballos, yeguas, mulas, asnos, cerdos, venados y otros, de tal manera que si no fuera por el vasto número de perros que devoran los terneros y otros animales jóvenes, devastarían el país.* […] *Los primeros habitantes de esta plaza pusieron cada uno su marca sobre los animales que pudieron atrapar y los metieron dentro de sus cercados, pero se multiplicaron tan pronto que se vieron obligados a soltarlos, y ahora van y los matan a medida que los necesitan o tienen ocasión de vender cueros en una cantidad notable. En la actualidad sólo marcan aquellos caballos y mulas que atrapan para domar y amaestrar, para servirse de ellos. Algunas personas hacen un gran negocio enviándolos al Perú*[827].

Figura 5.43. Praderas al NO de Buenos Aires, cerca de San Antonio de Areco

Opinión un tanto exagerada que contribuyó a que se considerara el Río de la Plata como tierra de promisión. Añadía Biscay que la cantidad de animales era tan grande que se valían de ellos en caso de necesidad como escudo de protección ante invasiones de los enemigos de España, o al menos eso contaron al francés que, al parecer, lo creyó:

> *Cuando expresé mi asombro a la vista de tan infinito número de cabezas de ganado, me contaron la estratagema de que se valen a veces, cuando temen el desembarco de algún enemigo, y que es cosa de maravillarse mucho; consiste en lo siguiente: arrean tal rebaño de toros, vacas, caballos y otros animales hasta la playa, que resulta completamente imposible a cierto número de hombres, aunque no tengan miedo de la furia de dichos animales, abrirse paso a través de tan inmensa tropa de bestias.*

El hecho real es que, con el tiempo, las haciendas y el ganado cimarrón se fueron alejando de la costa hasta 50 leguas, lo que dificultó que los vecinos fueran a por él. Sin embargo, las mulas adquirieron pronto carta de naturaleza debido a sus importantes ventajas. Como datos curiosos valgan dos anécdotas ocurridas tiempo después, en 1750, en las pampas de Buenos Aires: el padre Pedro Barras vio, en la hacienda de Antonio Rodríguez en San Pedro, como se reunieron 18.000 yeguas, más de la mitad de ellas con sus crías, recogidas en las 7 leguas que tenía la estancia. Las habían juntado para matar algunos caballos salvajes enteros (sin castrar) a fin de que las yeguas, a falta de machos, se uniesen a los asnos para procrear mulas. En otra estancia cercana contempló

[826] Autor sobre base de Google Earth.
[827] BISCAY, A. du. "Relación de un viaje …".

una estampida de 3.000 mulas que salieron al galope divididas en más de 20 grupos, tardando los arrieros todo un día completo en volverlas a reunir. Muchas de ellas viajarían luego al norte[828].

Precisamente en esta época su cría y transporte han sido descritos con mucho detalle por el ya citado Alonso Carrió de la Bandera, alias Concolorcorvo, visitador de la Real Renta de Correos en el Río de la Plata, en su viaje de Buenos Aires a Potosí (1771-1773). Carrió comenzaba su descripción explicando la forma en que una yegua recién parida aceptaba a un pollino para amamantarlo. Al respecto decía:

> *Considerando los hombres, por una casualidad, que de burro y de yegua salía una especie de monstruo infecundo, pero que al mismo tiempo era útil para el trabajo por su resistencia, procuraron aumentarle; pero viendo al mismo tiempo alguna repugnancia en recibir las yeguas al pollino, y mucho más en criar y mantener la mula o macho, resolvieron encerrar la yegua, antes de su parto, en una caballeriza obscura, y luego de haber parido, desollaron el caballito y con su piel vistieron un burro recién nacido, que introdujeron a la yegua para que lo criase sin repugnancia. El jumentillo, necesitado de alimento, se arrimó a la yegua, y ésta, creyendo que es su hijo, por los efluvios de la piel, le va criando en aquella obscuridad, hasta que a pocos días se le quita la piel al asnillo, porque no lo mortifique más, y dando luz a la caballeriza adopta la yegua al jumentillo, y éste tiene por madre a la yegua, de que no se aparta aunque le agasaje la que le parió. Así se va aumentando esta especie de hechores hasta tener el número suficiente para el de yeguas*[829].

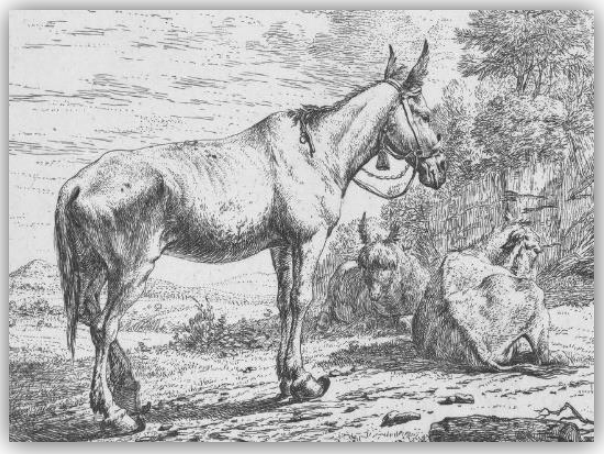


Figura 5.44. Mula y dos burros (c. 1653)[830]

El texto anterior demuestra que la producción de mulas era una actividad delicada. El burro era amamantado casi desde recién nacido por una yegua, para lo cual era necesario matar al potrillo y cubrir con su piel al pollino a fin de engañar a la madre con este disfraz, pues sólo así lo aceptaba y criaba. Las destinadas a la producción de mulas debían ser grandes y haber parido dos o tres veces por lo menos; el caballo padre tenía solamente la misión de cuidarías y conservarlas reunidas, de defenderlas y evitar que se desparramasen, siendo educado y dispuesto con este objetivo especial[831]. Para el cruce con asnos, la yegua era puesta en celo por un caballo castrado[832]

[828] CARRAZZONI, J.A. "La mula: el fulgurante animal del siglo XVI". *Todo es Historia.* Nº 332. 1995. Pág. 15. https://www.yumpu.com/es/document/read/33860143/n-332-comegus. Consultada el 25 de agosto de 2024.
[829] CONCOLORCORVO. *El lazarillo de ciegos …* Págs. 111-112.
[830] DUJARDIN, K. Mula con campanilla en el cuello y dos burros acostados, c. 1653. MEISTERDRUCKE. https://www.meisterdrucke.pt/impressoes-artisticas-sofisticadas/Karel-Du-Jardin/1371383/Mula-com-sino-no-cabresto-e-dois-burros-deitados.html. Consultada el 2 de octubre de 2024. Modificada.
[831] HERNÁNDEZ, J. *Instrucción …* Pág. 279.
[832] Para ello se utilizaban unos caballos llamados retarjados, que habían sido operados de modo que pudieran estar en celo pero no fecundar a las yeguas. GARAVAGLIA, J.C. "Ecosistemas y tecnología agraria:

y, una vez logrado esto, el burro semental copulaba con ella; como paso previo para la cría mular, era imprescindible que el asno se acostumbrara a la yegua[833]. En cuanto a los burros en sí, eran marcados y castrados, dejando sólo un semental por cada 50 hembras reproductoras[834]. Los machos escogidos debían ser los mejores, tanto por la calidad de sus cascos como por su color, cuanto más negruzco, mejor. Entre marzo y noviembre, las burras debían permanecer atadas a fin de amansarlas y de que amamantaran a sus crías[835].

Las manadas destinadas a la crianza de mulas debían mantenerse siempre separadas de las de cría caballar, ya que las mulas quitaban los potrillos a las yeguas porque eran cariñosas con ellos y conseguían que les siguiesen pero, como no tenían leche que darles, se les morían[836].

Pese a la aparente tranquilidad de los asnos, Concolorcorvo comenta la agresividad que demostraban ante cualquier intromisión de caballos en su manada, o frente a los ataques de los tigres (jaguares):

> *Los burros, que llaman hechores, son tan celosos que defienden su manada y no permiten, pena de la vida, introducirse en ella caballo alguno capaz de engendrar, y sólo dan cuartel a los eunucos, como lo ejecuta el Gran Señor, y otros, en sus serrallos. Los tigres son los animales más temibles de los caballos y mulas; pero el burro padre se le presenta con denuedo, y no pudiendo, por su torpeza o poca agilidad, defenderse con sus fuertes armas, que son los dientes, se deja montar sobre su lomo al tigre, y después de verle afianzado con sus garras, se arroja al suelo revolcándose hasta romperle su delicado espinazo, y después le hace pedazos con sus fuertes dientes, sin acobardarse ni hacer juicio de las heridas que recibió. Finalmente el burro, que parece en la Pampa un animal estólido y sin más movimiento que el de la generación, defiende su manada o el número de yeguas mejor que el más brioso caballo. Desprecia las hembras de su especie, porque las tiene por inferiores a las yeguas. Estas le aman por todas las circunstancias que concurren en la brutalidad*[837].

En esta época, 1771, las pampas en torno a Buenos Aires hervían de ganado. Describiendo el pago de Areco, decía Concolorcorvo:

> *El pago de Areco tiene muchos hacendados*, […], *con espaciosas campiñas, en donde se cría todo género de ganados; pero a lo que más se aplican es al mular, que venden tierno a los invernadores de Córdoba.* […] *Esto propio sucede, con corta diferencia, en todas las campiñas de Buenos Aires*[838].

5.2.3.4. *Traslado de las mulas de Buenos Aires a Córdoba y Salta para su engorde (invernada) y venta con destino Perú*

Al cabo de dos años de pastar en las praderas del Río de la Plata, las jóvenes mulas se llevaban a las zonas de engorde de Córdoba, donde llegaban tras un viaje de 150 leguas. Para ello aprovechaban que:

> *Las mulas y machos se acomodan desde su tierna edad al vientre, y así corren tras un caballo, potro o yegua, despreciando a sus padres,* […], *siguiendo la caballada como unas ovejas* […] *hasta llegar a los potreros de Córdoba. En éstos ya se sueltan libremente, y cada punta o*

Elementos para una historia social de los ecosistemas agrarios rioplatenses (1700-1830)". *Desarrollo económico*. Vol. 28. Nº 112. 1989. Pág. 567.

[833] GARAVAGLIA, J.C. "Ecosistemas y tecnología …". Pág. 567.

[834] Comparando con los caballos, sólo el 2% de ellos se reservaba para la reproducción, escogiendo los de buena figura y los más fuertes. MAYO, C.A. *Estancia y sociedad en la pampa (1740-1820).* Buenos Aires. 2004. Pág. 50.

[835] MAYO, C.A. *Estancia y sociedad …* Pág. 51.

[836] HERNÁNDEZ, J. *Instrucción …* Pág. 280.

[837] CONCOLORCORVO. *El lazarillo de ciegos…* Págs. 112-113.

[838] CONCOLORCORVO. *El lazarillo de ciegos…* Pág. 48.

pelotón se junta con uno o dos caballos capones, o ya sean yeguas, que les es indiferente, y hacen una especie de ranchos, para comer y beber[839].

Las tropas de mulas que salían de las campiñas de Buenos Aires se componían de 600 a 700 animales debido a la escasez de aguadas, en las que no podían beber muchas juntas, a lo que se unía la falta de cerros para formar corrales y encerrarlas por la noche; para suplir esta necesidad se llevaban unos palos que, unidos con unas sogas de cuero, formaban un cerco para sujetar los animales; para ello era necesario el trabajo de 12 hombres, que los velaban por turnos, para lo cual precisaban 40 caballos. En este traslado no se necesitaban mulas mansas que condujeran las tropas porque los caballos se bastaban para hacer todas las faenas.

En su viaje por las pampas rioplatenses, los arrieros se aprovisionaban con el ganado salvaje que ocupaba los campos, exuberantes de ricos pastos y libres de barreras. Incluso a principio del siglo XIX, pese a los 200 años de explotación descontrolada de las pieles y cueros de estos animales, las llanuras pampeanas estaban todavía repletas de vacas y caballos, que pasaban a ser propiedad del primero que lograra capturarlos. Por ello, todos los años llegaban expediciones de vecinos del norte que los tomaban y conducían a las regiones del país donde eran menos abundantes. En estas condiciones, los arrieros estaban siempre bien provistos de alimentos, y cuando no encontraban a mano ganado vacuno o caballar, cazaban otras especies apropiadas para el consumo en la rica fauna que poblaba la llanura, el bosque y la sierra.

TRAYECTO	CONCOLORCORVO	ITINERARIOS	
		V.1	V.2
Buenos Aires-Córdoba	150	157	150
Subtotal	150	157	157
Córdoba-Santiago	115	110	115
Santiago-Tucumán	40	40	40
Tucumán-Salta	84	85	84
Subtotal	239	235	239
Total	389	392	389

Tabla 5.4 Distancia entre Buenos Aires y Salta (leguas)

Llegadas a Córdoba, las tropas se conducían a los potreros asignados en donde las mulas permanecían 14 meses, más o menos[840]. Al cabo de este tiempo, ya fuertes y robustas, estaban preparadas para hacer un segundo viaje de más de 200 leguas, hasta Salta o Jujuy, en donde se venderían.

La Tabla 5.4 muestra la distancia que las distintas fuentes[841] proporcionan sobre el viaje que las mulas realizaban en la parte inicial de su periplo hacia el Perú[842].

[839] CONCOLORCORVO. *El lazarillo de ciegos…* Pág. 113.

[840] (1) CÁRCANO, R.J. *Historia de los medios …* Págs. 321, 322, 323; (2) CONCOLORCORVO. *El lazarillo de ciegos…* Págs. 94, 95.

[841] Autor con datos de (1) CONCOLORCORVO. *El lazarillo de ciegos…* Págs. 81, 128, 152, 154; (2) Itinerarios y derroteros de las provincias del Perú. Biblioteca del Palacio Real. Madrid. Ms. II/2835. F. 99r (V.1), 106r.v (V.2).

[842] Respecto de los km que representa una legua, cabe hacer la siguiente puntualización. En el siglo XVI las leguas se referían al grado geográfico empleando dos criterios: un grado equivalía a 17,5 o a 20 leguas[842]. Sin entrar a analizar que la medida de cada grado de longitud varía con la latitud del punto medido, para algún historiador, la legua equivalía a 20.000 pies o 6.666,66 varas=5,57 km. Otros fijaban la dimensión del grado en 70 millas y la milla en 1.600 m luego, según el leguaje elegido (17,5 o 20), la largura de cada legua era, respectivamente, de 6,40 o 5,60 km. Si se toma como referencia la circunferencia ecuatorial de la Tierra, que es de 40.000 km, a los que corresponden 360º, la longitud de cada uno de éstos es de 111,111 km; de modo que, considerando 17,5 o 20 leguas por grado, las dimensiones de éstas serían de 6,34 y de 5,55 km,

Además del protocolo descrito, desde las pampas de Buenos Aires se podían conducir manadas de mulas hasta los potreros de Salta por el camino que llamaban de los Porongos, ahorrándose la invernada de Córdoba, pero era necesario que las mulas tuviesen de 3,5 a 4 años de edad para que aguantaran el viaje. Quien lo emprendiera, debía hacer sus compras entre Santa Fe y Corrientes, procurando que los alimentos fueran abundantes y no se desperdiciasen ya que reponerlos era difícil. También se trataba de una ruta más expuesta a los ataques de los indios salvajes, aunque el mayor riesgo radicaba en las lluvias, cuya escasez o abundancia podían ocasionar graves problemas[843].

5.2.3.5. *Traslado de las mulas de Córdoba a Salta, Jujuy y S. Miguel de Tucumán para su engorde (invernada) y venta con destino Perú*

Al principio, la vía expedita hacia el norte peruano partía de Jujuy ya que las vecindades de Salta, concretamente los valles calchaquíes ubicados al oeste, estaban ocupadas por indios rebeldes en permanente estado de guerra. Sólo cuando fueron vencidos y la zona se pacificó la ciudad salteña (Figura 5.45)[844] aventajó a la vecina Jujuy como punto de arranque de la exportación de mulas al Perú, pero para ello tuvieron que pasar varias décadas[845].

Figura 5.45. Salta en 1817

respectivamente. Según Garza, en el momento de la conquista de América, las leguas terrestres usadas en España, posteriormente adoptadas en el Nuevo Mundo, eran dos: la legua legal y la legua común. La primera era la medida de longitud empleada para establecer las dimensiones de distintos tipos de predios y se le asignaba un valor de 5.000 varas castellanas, equivalentes a 4,18 km; la segunda, se refería a la unidad itineraria que aparecía en las descripciones de viajes, y correspondía a 6.666,66 varas castellanas, equivalentes a 5,5 kilómetros. La citada autora ha estudiado la equivalencia legua/km en distintos países hispanoamericanos encontrando una variabilidad comprendida ente 4,18 (Honduras) y 5,.57 (Costa Rica). En Perú resultó ser 5,56 y en Argentina, 5,20. De los mapas consultados en el presente estudio, dos llevan la escala gráfica, que es de 20 leguas el grado, por lo que el valor de 5,5 km parece ser el más aproximado en este caso, y las distancias transformadas a km deberían emplear esta equivalencia. (1) GARZA, V. "Medidas y caminos en la época colonial: expediciones, visitas y viajes al norte de la Nueva España (siglos XVI -XVIII)". *Fronteras de la Historia.* Vol. 17. Nº 2. Págs. 192. Nota 2, 197; (2) LEVILLIER, R. *Nueva crónica de la conquista del Tucumán.* Tomo I. Madrid. 1927. Págs. 22-24. Nota 28.

[843] CONCOLORCORVO. *El lazarillo de ciegos…* Págs. 97-99, 105, 107.

[844] Plano de Salta. 1817. Biblioteca Nacional de Brasil. ARC.023,06,021. http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart543410/cart543410.jpg. Consultada el 12 de septiembre de 2024. Modificada.

[845] SÁNCHEZ-ALBORNOZ. N. *Trabajo y migración …* Págs. 212-213.

En Salta, la cría de mulas estuvo directamente vinculada a los principales grupos de poder local, como aquellos que ocuparon durante mucho tiempo los principales puestos en el Cabildo. Estas élites se dedicaron a la crianza, el engorde (invernadores) y los envíos (arrieros) de mulas hacia el Perú, complementando dichas actividades con otras como la cría de vacunos, la reventa de productos europeos y españoles (Salta funcionó como punto de redistribución mercantil en la región), el arrendamiento del cobro del diezmo, etc.[846].

El traslado desde dicha ciudad a Potosí está documentado desde 1657, año en que partieron hacia el norte nueve mulas; en 1660 se fletaron, al menos, 60 que aumentaron hasta 1.376 animales en 1668. En el futuro, las tropas fueron de unas 2.000 mulas chúcaras y 300 mansas para su arreo. Casi al mismo tiempo progresaba el negocio de la invernada, a veces, con obligaciones adicionales, como castrar a los machos y amansar las bestias; ya en 1681 se enviaron desde Córdoba 4.000 a engordar, lo que llevaba de 10 meses a un año. Dos décadas después, en 1684, se abrió al ganado salteño la ruta a Oruro, que sería la primera etapa de la que, posteriormente, llevaría a La Paz y Cuzco finalizando en Jauja; con destino a ésta última se despachaban recuas que alcanzaban los 7.000 animales. De esta forma, el negocio mular siguió ampliándose en Salta de modo que, en 1695, se fletaron 22.297 mulas e invernaron 15.689. En 1708, el gobernador de Tucumán informaba al rey que se habían exportado a Perú más de 40.000 y una cantidad algo menor de ganado vacuno. Años después, las cifras relativas al ganado mular se moderaron[847].

Las ventajas de Salta como punto de engorde y despacho de las mulas eran notables. La población estaba ubicada en un lugar clave: la linde de la cuenca rioplatense, al pie del macizo andino; era la última parada posible para preparar el ganado antes de la penosa ascensión al altiplano que conducía al Perú por algunos de los escasos puertos de montaña accesibles. Como ya se ha dicho, la concentración mular dio lugar a la creación de una importante feria en el cercano pueblo de Sumalao, que fue definida por Concolorcorvo como *la asamblea mayor de mulas que hay en todo el mundo*[848].

Las tropas que salían de Córdoba lo hacían a últimos de abril o principios de mayo, llegando a Salta durante el mes de junio; en el camino, se detenía el ganado las veces que fueran precisas para que descansara en parajes fértiles y abundantes en agua. En este segundo traslado, las tropas estaban formadas por 1.300 a 1.400 mulas, que eran conducidas por 20 hombres y 70 caballos[849]. No obstante, estos viajes no estaban exentos de dificultades. Por ejemplo, en 1731, Silvestre Fernández de Valdivieso, procurador de Tucumán, estudiando las condiciones de la provincia, declaraba que los esfuerzos y sacrificios del vecindario no bastaban para hacer transitables los caminos debido a la gran extensión del territorio, caminos que, además, eran muy inseguros para los viajeros que circulaban sin la escolta apropiada. Los numerosos comerciantes que no podían costear esta guardia, suspendían sus viajes, lo que significaba una menor aportación de productos al mercado; ni siquiera las sustanciales ganancias que podía proporcionar este tráfico mercantil animaba a los trajinantes a iniciarlo, ya que todos conocían los ataques de los indios y sus funestas consecuencias, sin que las medidas de seguridad adoptadas por vecinos y autoridades hubieran producido los efectos deseados. De esta forma, se despoblaron la mayor parte de las tierras de la provincia, y se desatendieron las poblaciones y ganados, de manera que el tráfico quedó restringido

[846] PELOZATTO, M.L. "La cría y el comercio …".
[847] (1) Carta al rey de Esteban de Urizar Arespacochaga. Salta, 24 de noviembre de 1708. En *CÁRCANO, R.J. Historia de los medios …* Pág. 116. Nota 1; (2) TOLEDO, E.B. "El comercio de mulas en Salta, 1657-1698". *Anuario del Instituto de Investigaciones Históricas*. Nº 6. 1962. Págs. 168-172.
[848] SÁNCHEZ-ALBORNOZ, N. "La saca de mulas de Salta …". Págs. 264-265.
[849] CONCOLORCORVO. *El lazarillo de ciegos…* Págs. 95, 96.

a los pocos que podían costear una protección adecuada para transitar por tan dilatados y peligrosos caminos. Debido a esto, la provincia de Córdoba quedó desabastecida de mulas y productos diversos con el agravante de que los terrenos donde se criaba el ganado vacuno habían sido invadidos por los indios y no había gente para custodiarlos. Superada la pampa, se entraba en la sierra o en la selva; en estos lugares, la gente de campo habituada al ocio y al robo, preparaba sus emboscadas y asaltos, apoderándose de los convoyes y matando a sus conductores si eran vencidos en la refriega. El camino real que llevaba a Potosí, en esta dilatada región fue constantemente el escenario de ataques y pillaje fuera del alcance de todo control y autoridad.

Culminado este más o menos azaroso desplazamiento, el ganado se conducía a los potreros próximos a Salta, donde permanecían 8 meses engordando antes de partir para Perú. La fecha de llegada de los animales a este lugar estaba condicionada por la celebración de la feria ganadera de Sumalao, en el valle de Lerma, 10 leguas al sur de la capital salteña, erigida en la principal tablada[850] de América. Era la más importante, tanto por la clientela como por las ventas, reuniendo en esta época unas 70.000 mulas al año, prácticamente todas destinadas a Perú. En ella se juntaban las recuas listas para su viaje hacia el norte con un denso tropel de mulas cansinas, recién llegadas de las pampas para invernar. Allí se reunían, igualmente, los dueños de los animales con los invernaderos, tratantes o apoderados correspondientes, los chalanes y la peonada, para cerrar, a la vista de los animales, tratos de invernada, compras, ventas o fletes. La feria comenzaba en verano y para el otoño las mulas se despachaban al Perú. Las bestias pasaban la noche y estaban controladas de día, metiéndolas en grandes corrales preparados con troncos y ramas de los bosques vecinos, muy abundantes en vegetación.

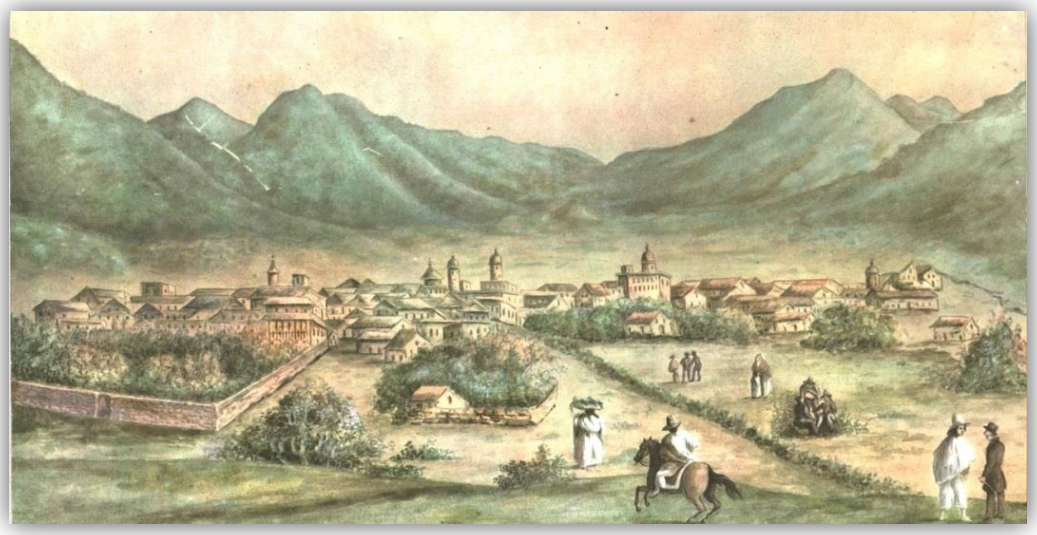


Figura 5.46. Salta en 1851[851]

La feria ganadera de Sumalao constituía el principal comercio de Salta y su jurisdicción debido a los beneficios que reportaba. Se beneficiaban, por una parte, los dueños de los potreros en donde invernaban las mulas, que cobraban un alquiler por ello (8r/mula.invernada), y por otra, los comerciantes, por las ventas de suministros a todos aquellos que hacían el viaje a Perú; además, el pago del impuesto de la sisa (6r/mula) suponía varios miles de pesos para el erario público.

[850] Tablada: Lugar de concentración del ganado.
[851] BESNES, J.M. "Vista de la ciudad de Salta en 1851". *WIKIPEDIA. Salta.* https://es.wikipedia.org/wiki/Salta. Consultada el 25 de agosto de 2024.

Lamentablemente, la feria tenía lugar durante la temporada de lluvias. La importante concentración de cientos de personas y decenas de miles de animales ocasionaba enormes lodazales que obligaban a cambiar de ubicación tanto las carpas donde se alojaban los visitantes como los corrales. Además, el terreno embarrado provocaba frecuentemente en las mulas el denominado mal del vaso[852], que producía grandes pérdidas de animales cuando, posteriormente, transitaban por los pedregosos caminos rumbo al Perú[853].

La venta de mulas en la feria no estaba exenta de malas prácticas que, al parecer, eran comunes a finales del siglo XVIII y comienzos del XIX. La más frecuente era vender toda clase de mulas, aún las no aptas para viajar a Perú. Algunas de ellas estaban afectadas por el mal del vaso; en otras ocasiones, como ocurrió hacia 1790, debido a su escasez en los mercados peruanos, se vendieron en Salta animales muy jóvenes, de no más de 3 años de edad, que habían llegado de Buenos Aires con apenas dos y habían pasado invernadas en Córdoba y Salta demasiado breves. Este tipo de adquisiciones, sin seleccionar los animales, se denominaba compras al barrer, y tenía como consecuencia la muerte de numerosas mulas durante su viaje al norte ocasionada por su debilidad. Por ello, era siempre recomendable efectuar la compra al desecho, es decir, seleccionando las mejores bestias, rechazando las débiles. Aun así, el promedio de animales perdidos alcanzaba el 9%, cantidad que se incrementaba en el caso de las débiles hasta el 16% e incluso hasta el 25%, arruinando cualquier posible beneficio del negocio[854].

En la feria se consideraban como animales de desecho o defectuosos, las mulas de color blanco o tordillo, los machos que, por olvido, no se castraron y todas aquellas a las que, por necesidad, se les había echado el lazo, ya que estos animales se arrojaban al suelo con violencia y se consideraban inútiles para el servicio. Hasta ese momento, no se había hecho ningún intento de domarlos, práctica que tendría lugar cuando, camino de Potosí, la recua llegara a la quebrada de Queta, previa a superar el abra de dicho nombre[855].

Los libros del impuesto municipal de la sisa, tasado desde 1740 en 6r/mula que salía de Salta, permiten estimar el número de animales exportados; fue creado para financiar la defensa y prevención de la seguridad del territorio frente a los indios[856]. Los datos que aportan son inferiores a los reales debido a las exenciones en el pago del impuesto y al fraude en el abono de la tasa, que fue una realidad bien conocida por las autoridades, pese a que la tesorería de Salta contaba con un equipo de guardas que vigilaba los caminos de tránsito al altiplano. Por estas razones, la cuantía de mulas debe ser tomada con las debidas precauciones, pero al menos proporciona un acercamiento a su número real.

La Tabla 5.5[857] muestra dicha estimación desde 1735 a 1809, agrupando por quinquenios cuando ha sido posible, u otros periodos menores; existe una laguna entre 1740-1750 y en los años 1753 y 1777. En ella, se ha representado el número total de mulas y de la recaudación de la sisa, así como los promedios anuales de ambos que resultan en el período considerado. Sánchez-Albornoz, analizando detalladamente las cifras anuales, dedujo que de 1754 a 1769 hubo un periodo de

[852] El mal del vaso producía un ablandamiento de los cascos de los animales cuando permanecían mucho tiempo en terreno embarrado, es decir, blando y húmedo.
[853] (1) CÁRCANO, R.J. *Historia de los medios …* Págs. 316-318; (2) CARRAZZONI, J.A. "La mula: el fulgurante animal …". Pág. 13; (3) CONCOLORCORVO. *El lazarillo de ciegos…* Págs. 89-91, 97, 123.
[854] PAZ, G.L. "A la sombra del Perú …". Págs. 50-51, 62, Nota 29.
[855] CONCOLORCORVO. *El lazarillo de ciegos…* Págs. 115-116. Esto ocurría cuando se tomaba el camino desde Salta (por el denominado despoblado -Piscuno, Salinas Grandes-); cuando el viaje se iniciaba en Jujuy se tomaba otro (por Humahuaca) y se desconoce en qué momento y donde se hacía la doma.
[856] SÁNCHEZ-ALBORNOZ, N. "La saca de mulas de Salta …". Pág. 276.
[857] Autor con datos de SÁNCHEZ-ALBORNOZ. N. *Trabajo y migración …* Págs. 228-229. Cuadro 21.

crecimiento basado en el reparto[858] forzoso de mercancías a los indios, oficializado desde 1751; también influyó el crecimiento demográfico generalizado y el repunte minero en otras zonas peruanas como Cajamarca y Cerro de Pasco.

AÑOS	Nº MULAS		SISA (pesos)	
	Total	Promedio	Total	Promedio
1735-1740	86.796	14.466	48.455	8.075
1751-1752	42.162	21.081	56.216	28.108
1754-1758	113.329	22.665	85.027	17.005
1759-1763	128.561	25.712	96.420	19.284
1764-1768	163.284	32.656	125.074	25.014
1769-1774	192.553	38.510	144.414	28.882
1775-1776	62.301	31.150	46.725	23.362
1778-1782	113.374	22.674	85.749	17.149
1783-1787	123.703	24.740	92.518	18.503
1788-1792	97.244	19.448	76.744	15.348
1793-1797	82.834	16.566	62.122	12.424
1798-1802	158.787	31.757	119.054	23.810
1803-1807	194.143	38.828	109.994	21.998
1808-1809	61.108	30.554	62.583	31.291
Total	1.655.390	26.699	1.211.095	19.533

Tabla 5.5. Estimación de la exportación de mulas de Salta a partir de la sisa

Sin embargo, las noticias que proporcionan otras fuentes indican que los animales exportados eran más que los estimados a partir de la sisa, unos 40 a 50.000 al año. Como ya se ha indicado, la diferencia cabe asignarla, en principio, a la salida de mulas de contrabando por caminos secundarios, al fraude cometido por los oficiales en los puestos de control y a no contabilizar las mulas exentas de sisa que viajaban en la recua para devolver al personal al punto de origen, cantidad ésta evaluada en el 5% de los animales, aunque muchas de ellas se vendían en destino para conseguir más ganancias. Además, las enviadas por los religiosos también estaban exentas de pagar sisa, de manera que, entre unas y otras sumaban unos miles no contabilizadas que podían completar las cantidades citadas[859]. Como se verá a continuación, sólo los repartos a los indios suponían algo más de 20.000 mulas anuales.

[858] Reparto: Modalidad de venta de diversos productos (les fueran necesarios o no), como vino, mulas, telas, hierro, frutos del país, etc., de manera forzada a los indígenas, con precios abusivos, por parte de los corregidores; practicada alegalmente durante mucho tiempo, fue legalizada por la Corona en 1751, limitando el monto total a repartir y el valor de las mercaderías mediante un arancel aprobado en 1754 para el Perú y puesto en práctica por el virrey conde de Superunda. Dentro de las cantidades asignadas, el porcentaje por reparto de mulas superaba el 50 % del valor de todo lo repartido. Aunque se había determinado que los nativos debían adquirir libremente las mercancías del reparto, el establecimiento de un arancel fijo por provincia les obligaba, en la práctica, a pagar por ellas cada cinco años. El reparto debía ser realizado únicamente por los corregidores y los alcaldes mayores; de esta forma, los primeros se constituyeron en los más importantes compradores de mulas. Con las reformas borbónicas, las ordenanzas de Intendentes en 1782 en el virreinato del Río de la Plata acabaron con la figura del corregidor sustituyéndole por los subdelegados e introduciendo cambios administrativos y jurisdiccionales importantes. Uno de los aspectos en que se puso más atención fue acabar con el reparto de mercancías que realizaba el corregidor entre la población indígena por considerarse como una de las prácticas bajo las cuales más abusos y perjuicios se había impartido a los indios. (1) BEBIN, S. "Del Tucumán al Perú …". Págs. 107, 109, 112; (2) GAVIRA, M.C. "El repartimiento de mercancías y los subdelegados en el Alto Perú. La denuncia en 1785 del subdelegado de Carangas, Juan Dionisio Marín". *Temas Americanistas.* Nº 46. 2021. Pág. 34; (3) NEWLAND, C.; CUESTA, M. "Revueltas y presión impositiva en el espacio peruano, 1691-1790". *Revista de Historia Económica*. Año XXI. Nº 3. 2003. Págs. 482-483.

[859] (1) CONCOLORCORVO. *El lazarillo de ciegos…* Pág. 123; (2) SÁNCHEZ-ALBORNOZ. N. *Trabajo y migración …* Págs. 239-240

CORREGIMIENTO	MULAS		POBLACIÓN TOTAL (nº)	REPARTO			
	Nº	Valor (p)		Total (p)	Mulas (p)	% mulas/total	Nº mulas per cápita
Piura	200	25	15.106	50.000	5.000	10	0,01
Lambayeque	1.000	40	11.372	100.000	40.000	40	0,09
Cajamarca	1.500	30	42.187	80.000	45.000	56	0,03
Luya y Chillaos	200	25	2.014	25.000	5.000	20	0,10
Chachapoyas	300	25	3.760	32.000	7.500	23	0,08
Pataz o Cajamarquilla	600	40	3.986	50.000	24.000	48	0,15
Santa	300	45	1.754	25.000	13.500	54	0,17
Guaylas	2.000	48	12.541	140.000	96.000	69	0,16
Conchucos	3.500	50	10.739	150.000	87.500[860]	58	0,32
Guamalíes	2.600	70	3.140	100.000	56.000[861]	56	0,51
Cajatambo	2.000	48	1.912	130.800	96.000	73	1,04
Guánuco	1.200	60	4.427	50.000	36.000[862]	72	0,27
Tarma	3.000	50	8.454	200.000	75.000[863]	38	0,35
Canta	2.800	44	8.162	125.000	123.200	98	0,34
Huarochirí	3.500	40	7.711	140.000	140.000	100	0,45
Yauyos	2.500	44	6.835	125.000	110.000	88	0,36
Chancay	2.500	45	5.134	122.000	112.500	92	0,48
Cercado	300	30	2.078	10.000	9.000	90	0,14
Cañete	2.800	40	2.361	124.000	112.000	90	1,18
Ica y Pisco	2.000	40	3.162	100.000	80.000	80	0,63
Guanta	2.000	38	6.935	119.200	76.000	63	0,29
Angaraes	500	38	9.953	36.420	19.000	52	0,05
Guamanga	1.000	38	1.062	63.800	38.000	59	0,94
Castrovirreina	1.500	38	5.631	84.400	57.000	67	0,26
Vilcasguamán	1.500	38	6.031	92.400	57.000	61	0,25
Lucanas	2.000	38	4.259	124.200	76.000	61	0,47
Urubamba	800	35	2.997	49.700	28.000	56	0,27
Calca y Lares	1.000	35	3.906	63.600	35.000	55	0,25
Paucartambo	1.000	35	7.141	59.600	35.000	58	0,14
Andahuaylas	2.000	32	8.297	110.500	64.000	58	0,16
Abancay	2.000	35	12.277	108.750	70.000	64	0,16
Cuzco	500	35	9.015	76.600	17.500	23	0,05
Quispicanchis	2.500	35	17.560	146.350	87.500	60	0,14
Aymaraes	1.500	35	11.776	86.100	52.500	61	0,13
Cotabambas	1.600	35	7.423	89.000	56.000	63	0,21
Chumbivilcas	1.500	35	8.145	85.800	52.500	61	0,18
Chilques y Masques	1.300	35	7.839	84.550	45.500	54	0,16
Canas y Canchis	2.000	32	12.785	112.500	64.000	57	0,15
Parinacochas	1.500	38	4.729	86.400	57.000	66	0,31
Camaná	1.000	35	667	52.600	35.000	66	1,50
Condesuyos	1.200	35	4.800	63.000	42.000	66	0,25
Arequipa	2.500	35	1.669	123.400	87.500	71	1,50
Moquegua	2.000	35	2.342	110.650	70.000	63	0,85
Cailloma	1.000	35	4.496	57.100	35.000	61	0,11
Lampa	2.500	32	9.072	160.000	80.000	50	0,27
Azángaro	2.000	32	11.543	114.500	64.000	56	0,17
Carabaya	1.500	32	6.540	82.800	48.000	58	0,23
Chucuito	1.500	29	22.336	101.730	43.500	43	0,07
Paucarcolla	2.000	29	8.559	102.800	58.000	56	0,23
Arica	2.000	35	509	88.920	70.000	78	3,93
Pacajes	2.000	27	13.908	96.505	54.000	56	0,14
Sica Sica	4.000	27	28.967	226.750	108.800	47	0,14
La Paz	1.000	27	3.261	95.990	27.000	28	0,30
Omasuyo	2.000	27	20.111	96.605	54.000	56	0,10
Larecaja	2.000	28	11.195	114.635	56.000	49	0,18

[860] La valoración hecha descuenta la alcabala y considera que las mulas se pagan en especie a precio tasado; de ahí la reducción sobre el nominal que resulta.
[861] Ver nota anterior.
[862] Ver nota anterior.
[863] Ver nota anterior.

CORREGIMIENTO	MULAS		POBLACIÓN TOTAL (nº)	REPARTO			
	Nº	Valor (p)		Total (p)	Mulas (p)	% mulas/total	Nº mulas per cápita
Carangas	700	25	7.184	54.525	17.500	32	0,10
Oruro	200	20	4.426	35.527	400	100	0,04
Paria	800	26	9.181	50.200	20.800	41	0,09
Cochabamba	2.000	25	26.531	186.775	50.000	27	0,07
Misque	100	24	2.868	11.717	2.400	20	0,03
Chayanta	2.000	33	15.231	92.665	66.000	71	0,13
Porco	1.400	23	19.589	76.365	32.200	42	0,07
Lipes	200	23	2.080	19.800	4.600	23	0,09
Atacama	500	21	1.132	24.650	10.500	42	0,44
Tarija y Chichas	1.500	20	9.594	82.350	30.000	36	0,15
Yamparaes	200	23	4.125	16.567	4.600	28	0,05
Tomina	400	24	4.493	31.067	9.600	31	0,09
Pilaya y Paspaya	500	22	5.078	37.400	11.000	29	0,10
Total/media	103.200	33	566.083	5.966.263	3.453.100	58	0,18

Tabla 5.6. Reparto de mulas en el virreinato del Perú

Efectivamente, debido a su importancia en el negocio y trasiego del ganado mular, merece la pena dedicar unos comentarios a los repartos. La falta de regulación de este mercado impuesto a los indios facilitó que los corregidores cometieran grandes abusos que llegaron a ocasionar sangrientas revueltas nativas; para evitarlos, en 1754 la Corona aprobó un arancel, puesto en marcha por el virrey conde de Superunda, para que las cantidades repartidas quinquenalmente y sus precios estuvieran tasados en cada corregimiento. Las mulas fueron el elemento más valioso de los repartos. Su precio dependía de la distancia desde el corregimiento implicado a los centros suministradores de Salta o Jujuy. Los valores menores se asignaron a los más sureños (20p en Tarija y Chichas) mientras que el precio subía a medida que la distancia aumentaba (70p en Guamalíes). En el mercado libre, el precio de las mulas en el Alto Perú (actual Bolivia) era de 12 p mientras que el arancel lo fijaba entre 20 y 29p, con un promedio de 24,6p, el doble; en el sur del Perú actual la misma relación era de 15-17p y 32-40p del arancel, con un promedio de 36p, duplicándolo igualmente; en Lima, los equivalentes eran de 18p en el mercado libre y de 30p según el arancel.

El mercado libre y sus precios incluían también las ventas que realizaban los naturales de las mulas que les fueron repartidas, que se veían precisados a venderlas por diversos motivos, asumiendo siempre la pérdida correspondiente entre los precios libres y los del arancel.

La presencia de mulas era sinónimo de comercio e intercambio. Por esta razón, las cantidades repartidas eran mayores en aquellos corregimientos que atravesaba el camino real hacia Potosí, como Huarochirí, Jauja, Castrovirreina, Chucuito y otros. Por idéntico motivo los repartos eran numerosos en los corregimientos que rodeaban Lima, donde se iniciaban muchas vías comerciales (Chancay, Canta, Huarochirí, Yauyos o Cañete). Finalmente, también eran elevados en los lugares que abastecían a la capital, como Huaylas, Conchucos, Cajatambo y Tarma[864].

La Tabla 5.6[865] muestra un resumen del reparto de 1754, correspondiente solo al ganado mular, con duración y cantidades quinquenales, en los 68 corregimientos del virreinato del Perú. En cada uno de ellos se indican el número de mulas repartido (quinquenal), el valor asignado (en pesos corrientes de 8 reales), la población total y el reparto que le correspondía, distribuido en el reparto

[864] LAZO, C.; TORD, J. "El corregidor: agente de la circulación de clase y colonial". En *LAZO, C.; TORD, J. Obras escogidas de Carlos Lazo García. Historia de la economía colonial: hacienda, comercio, fiscalidad y luchas sociales.* Tomo II. Lima. 2007. Págs. 223, 253, 257.

[865] Autor con datos de (1) GOLTE, J. *Repartos y rebeliones: Túpac Amaru y las contradicciones de la economía colonial.* México. 1986. Págs. 90-91; (2) LAZO, C.; TORD, J. "El corregidor´…". Págs. 274-328.

total de mercancías asignadas (valorado en pesos), la parte que tocaba a las mulas (en pesos), la proporción de éstas en el total, y las mulas per cápita para el total de la población de cada provincia.

De la misma se desprende que estaba previsto repartir 103.200 animales, a un precio medio de 33p, a una población total de 566.083 personas. El valor de todas las mercancías asignadas para el quinquenio fue de 5.966.263p, del que, sólo al ganado mular, correspondían 3.453.100p, es decir, el 58%. El número medio de las mulas per cápita era de 0,18.

Como ya se ha indicado, el valor y número de los animales repartidos dependía de distintos aspectos, básicamente ligados al comercio y al transporte, por lo que no resulta extraña la enorme variabilidad de las asignaciones. Así, el porcentaje del valor de las mulas respecto del total, variaba desde el 10 al 100%, significando este último que algunos corregimientos sólo repartían ganado mular. El número de mulas per cápita también variaba mucho, desde 0,01 en Piura, a 3,93 en Arica, población costera que vivía de la arriería de la plata y del azogue, de cuyo transporte era pieza fundamental.

Precisamente, la elevada importancia que concedió el Estado a las mulas como medio de transporte articulador del comercio y de la economía virreinal, se manifiesta en el siguiente texto del Consejo de Indias:

> *De suspender o quitar los repartimientos* […] *puede llegar el caso de hacerse intransitable las provincias y cesar el giro de tan crecido comercio de especies de Castilla y de la tierra que se conducen desde distancias considerables en mulas, borricos y caballos, que las provincias de la sierra no producen* […] *por lo que las mulas y demás animales que se conducen de Buenos Aires y Tucumán, que todos se necesitan para el trajín del comercio y conducción de los géneros y frutos de la tierra de unas provincias a otras, que sin ellos padecerían muchas necesidades.* […] *El repartimiento es tan útil por el estímulo y miedo que les causa* (a los indios) *la pena que pueden imponerles los superiores si no satisfacen la deuda para cuyo fin les precisan a que conduzcan a los mercaderes y pasajeros* […], *que voluntariamente en ninguna parte se halla quien venda los bastimentos indispensables a los traficantes, ni quien flete cabalgaduras*[866].

De la última parte del escrito se deduce que los repartos constituyeron una manera de obligar a los indios, a través del endeudamiento, no sólo a participar activamente en el comercio (fletes de mula, arriería, aprovisionamiento de caminos a hombres y bestias), sino a alquilarse en los procesos productivos, aumentando la producción[867].

Continuando con la evolución del mercado mular, en la década de 1770, la exportación se estabilizó en un nivel elevado. Años después, la rebelión indígena de 1780 tuvo por consecuencia que, en 1781, prácticamente no hubiera comercio de mulas (solo constan 200 cabezas); en los años siguientes se resintió, aunque se recuperó por la venta, a precios baratos, del stock generado por la insurrección. Cabe señalar que, en esta época, en el Perú, solo se criaba un reducido número de estas bestias, principalmente, en Piura, Lambayeque (en el norte) y Cotabambas (en Cuzco), que sólo abastecían a las provincias cercanas y representaban un porcentaje ínfimo en comparación con las trasladadas desde Salta y Jujuy. La sequía de 1790 frenó el rebote de las exportaciones y la situación empeoró cuando los criadores de San Luis y Mendoza dejaron de enviar sus mulas a Salta. La abolición de los repartos de los corregidores en diciembre de 1780, una de las causas de la sublevación indígena, implicó que posteriormente se vendieran menos mulas ya que los nativos dejaron de tener la obligación de adquirirlas, ventas que llegaron a su mínimo en 1794. Fueron tiempos en que la carencia de estos animales afectó a la circulación de mercancías y a la economía

[866] LAZO, C.; TORD, J. "El corregidor …". Págs. 234-235.
[867] LAZO, C.; TORD, J. "El corregidor …". Pág. 235.

en general, muy dependiente de ellas[868]. Francisco Manuel Costas, diputado del Consulado de Salta, explicaba en 1800 el proceso y la, afortunadamente, posterior recuperación de la venta de mulas:

> *En cumplimiento de la orden que Vuestra Señoría se sirvió pasarme en oficio de 26 de junio* (de 1800), *a fin de que dé una razón del estado de las mulas que se expenden anualmente en estas tabladas, como en las demás que indica, dije: que habiendo tomado los conocimientos completos al efecto de personas inteligentes en este giro, se han vendido en los cinco años anteriores a la rebelión las mulas chúcaras en los primeros a 9 pesos y penúltimos a 8 pesos, aptas a caminar para el Perú, en el número de 70.000, poco más o menos, y en el quinquenio siguiente a dicha rebelión desde el año 1795 hasta el presente, se vendieron en aquél a 13p 2-3r y, últimamente, a 16 pesos al barrer, y solo en el corto número de 30.000, cuya diferencia en el modo de estas ventas de aptas al barrer está regulada en 10 reales de demérito en cabeza, que servirá a Vuestra Señoría de gobierno para los fines a que se dirija su solicitud.*
>
> *Esta escasez se ha reconocido desde la prohibición de los repartos, sin duda porque los hacendados, considerando por ella muy difícil su expendio, han abandonado las crías; pero, desengañados ya de este error, o estimulados del subido precio en su venta, propenden con mayor esmero a su fomento, acreditándolo en el número existente en invernada para la próxima saca, que se computa en el de 50.000 y se espera que anualmente vaya en aumento y cesen los padecimientos del comercio en la conducción de sus efectos por falta de arrieros, aunque para su logro de pronto me parecía muy preciso que, al menos en esta provincia y la de Chichas, hubiese facultad de repartos por su conocida indigencia, o que se tomasen otros arbitrios conducentes a su habilitación*[869].

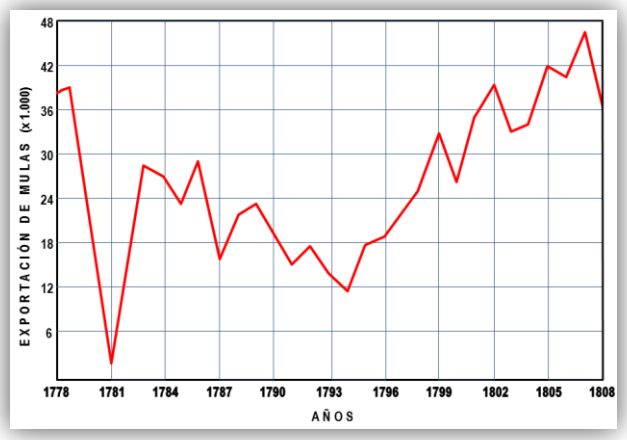


Figura 5.47. Exportación de mulas de Salta (1778-1808)

La Figura 5.47[870] muestra gráficamente la evolución de las exportaciones entre 1778 y 1808; en ella se pueden apreciar las circunstancias recién comentadas. Los picos unitarios se explican por fenómenos puntuales, como fueron la rebelión indígena de Túpac Amaru de 1780 o las especulaciones de los compradores con el ganado; por otra parte, resulta evidente la influencia que tuvo la supresión de los repartos y la rápida evolución que presentó el mercado mular a partir del mínimo de 1794.

[868] (1) BEBIN, S. "Del Tucumán al Perú … Págs. 106, 113-131; (2) MORENO, A. *El corregidor de indios y la economía peruana del siglo XVIII (Los repartos forzosos de mercancías).* Madrid. 1977. Págs. 356-358; (3) SÁNCHEZ-ALBORNOZ, N. "La saca de mulas de Salta …". Págs. 294-296; (4) SÁNCHEZ-ALBORNOZ. N. *Trabajo y migración …* Págs. 232-233.
[869] Oficio de Francisco Manuel Costas. Salta, 6 de octubre de 1800. En SÁNCHEZ-ALBORNOZ, N. "La saca de mulas de Salta …". Pág. 295.
[870] SÁNCHEZ-ALBORNOZ, N. "La saca de mulas de Salta …". Pág. 292. Muy modificada.

Para hacerse una idea del tamaño de las recuas que se llevaban a Perú, se dispone de información del intervalo 1778-1807. Con ella se ha elaborado la Tabla 5.7[871] que muestra el total de mulas exportadas en este periodo y el promedio anual, el número de tropas, en los mismos plazos (agrupando las de un mismo dueño aunque hubieran partido con distintos capataces), y su tamaño medio. En esos 30 años, salieron oficialmente de Salta rumbo al Perú 770.000 mulas, a un ritmo medio anual de 25.700, agrupados en 24 tropas constituidas cada una por casi 1.100 animales. Se insiste en el carácter incompleto de los datos de partida manejados, por lo que los resultados que se presentan deben ser considerados como mínimos.

AÑOS	NÚMERO DE MULAS		NÚMERO DE TROPAS		MULAS/TROPA
	Total	Promedio anual	Total	Promedio anual	
1778-1782	113.374	22.674	119	24	952
1783-1787	123.703	24.740	152	30	814
1788-1792	97.244	19.448	107	21	909
1793-1797	82.834	16.566	93	19	890
1798-1802	158.787	31.757	121	24	1.312
1803-1807	194.143	38.828	125	25	1.553
Total	770.085	25.669	717	24	1.074

Tabla 5.7. Mulas exportadas de Salta al Perú (1778-1807)

Examinando la cuestión con un poco más de detalle, la Figura 5.48[872] muestra la evolución anual del número de mulas que formaban estas tropas que viajaban desde Salta al Perú. Las notables variaciones que presenta indican la libertad con la que los comerciantes actuaban en función de sus intereses, reaccionando a las situaciones coyunturales que demandaba el mercado.

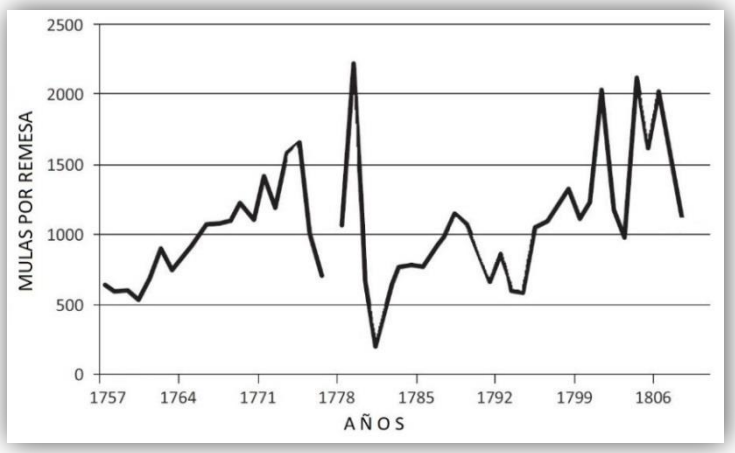


Figura 5.48. Promedio de las remesas de mulas enviadas de Salta a Perú

En cuanto a la importancia de los distintos tratantes de ganado, la Tabla 5.8[873] muestra una distribución de los mismos en función del número de mulas vendidas entre 1778 y 1808.

Al respecto cabe señalar la práctica ausencia de capataces en las dos categorías inferiores (menos de 2.000 mulas), lo que indica que, en este tamaño de negocio, los dueños conducían su propio ganado al Perú.

Además de la sisa, otra fuente para conocer el número de estos animales vendidos en Salta es el de las alcabalas, impuesto que gravaba numerosos productos, incluidas las mulas, con un

[871] Autor con datos de SÁNCHEZ-ALBORNOZ, N. "La saca de mulas de Salta …". Pág. 293. Modificados.
[872] SÁNCHEZ-ALBORNOZ. N. *Trabajo y migración …* Pág. 235. Modificada.
[873] SÁNCHEZ-ALBORNOZ, N. "La saca de mulas de Salta …". Pág. 299.

porcentaje de su precio de venta; este porcentaje varió a lo largo del periodo considerado, a veces solo localmente o para determinados productos, o bien debido a circunstancias concretas del momento.

NÚMERO DE MULAS	NÚMERO DE TRATANTES
> 10.000	18
2.000-10.000	54
500-2.000	90
1-500	219

Tabla 5.8. Distribución de tratantes de mulas por volumen de negocio

Los incompletos libros anuales del impuesto entre 1767 y 1810, proporcionan información sobre este ingreso del erario público. La Tabla 5.9[874] incluye un resumen y algunos datos de referencia. El precio de las mulas en la feria de Sumalao varió entre 5,6 y 12p, mientras que el número medio de animales vendidos al año fue de 17.521, con un máximo de 31.900 (1785) y un mínimo de 1.770 (1804).

EFECTO		Nº AÑOS	Nº	VALOR TOTAL (p)	VALOR DE REFERENCIA
Mulas		20	350.418	2.656.545	Promedio anual de mulas vendidas: Max: 31.900 mulas Min: 1.770 mulas Med: 17.521 mulas Precio mula: Max: 12,0 p Min: 5,6 p Med: 7,6 p
Alcabala	Mulas	36	--	144.962	Alcabala: Importe anual medio: 4.016 p Tipo medio: 5,5%
	Efectos de la tierra	37	--	374.264	--
	% Mulas/Efectos de la tierra	36	--	--	Límites del intervalo del promedio: Max: 100% Min: 0% Med: 39%

Tabla 5.9. Datos sobre la alcabala de mulas y otros efectos de la tierra en Salta (1767-1810)

En 36 años de cómputo de alcabalas, se pagaron por las mulas 144.962p, a un ratio medio anual de 4.016p y una tasa media del 5,5%. Por su parte, por las alcabalas de los efectos de la tierra (productos locales como ciertas telas, animales excepto las propias mulas[875], alimentos, etc.) la hacienda indiana ingresó en 37 años 374.264p. El porcentaje del ramo de mulas en los años iniciales de la serie supuso hasta el 100% en relación con los efectos de la tierra (1767); posteriormente fue descendiendo hasta un mínimo del 0% (1791), con un valor medio del 39%; en general, al principio del periodo considerado la proporción variaba en torno al 80%, mientras que al final del mismo lo hacía entre el 30% y el 50%. La disminución no se debió a menores ventas o al abaratamiento de los animales, sino a la reducción de la importancia relativa del ramo mular respecto de los efectos de la tierra al entrar a pagar el impuesto más productos catalogados como tales[876]. De todas formas, la serie de datos es incompleta y las conclusiones que se obtengan de ella puede que no sean exactas del todo, pero sí proporcionan una idea de las tendencias y de los

[874] Autor con datos de SÁNCHEZ-ALBORNOZ. N. *Trabajo y migración…* Págs. 217-218.
[875] En realidad las mulas eran un efecto de la tierra más pero, a efectos comparativos, Sánchez-Albornoz las separó, individualizándolas.
[876] SÁNCHEZ-ALBORNOZ. N. *Trabajo y migración …* Págs. 217-219.

valores medios o de referencia en esos años. Si se compara con la información proporcionada por la sisa, el número de mulas vendido es menor, aunque las series no son comparables. Hasta aquí los datos de Salta.

En lo que se refiere a Jujuy, la ciudad fue fundada en 1593 con el objetivo de consolidar la circulación de bienes y personas entre la gobernación de Tucumán y las zonas mineras del altiplano. Por su ubicación, era uno de los escasos pasos por los que las recuas de mulas podían acceder al Perú. Desde el primer momento, los jujeños buscaron adaptar la producción local a las demandas de los mercados mineros, en los que el ganado, especialmente el vacuno y sus subproductos, era un bien muy solicitado: por ello, una de las primeras producciones de la zona fue la relacionada con la ganadería y sus derivados. Esta actividad se vio favorecida por la existencia de pastos naturales para el engorde, por el reducido capital y escasa infraestructura que era preciso invertir para iniciar el negocio, y por la poca mano de obra necesaria. Las explotaciones se localizaban en el valle de Jujuy, cerca de la ciudad, donde abundaban las buenas pasturas, y en donde la mayoría de los encomenderos y vecinos principales tenían tierras. Sin embargo, también se abrieron haciendas ganaderas en las zonas bajas de la quebrada de Humahuaca y en algunas áreas de la puna, como la región circundante de la laguna de Pozuelos, La Quiaca, Yavi (Figura 5.49)[877] y otros sitios próximos. Mientras los belicosos indios calchaquíes mantuvieron en vilo a la población de Salta, Jujuy lideró el paso del comercio con el Perú, pero esta situación preponderante cesó cuando los españoles vencieron y controlaron a los indios rebeldes, pasando a la ciudad salteña.

Figura 5.49. Capilla de San Francisco en Yavi (1690)

Hacia la década de 1640 el precio del ganado vacuno en Potosí alcanzó uno de los valores más bajos. Este hecho influyó en los vecinos de Jujuy, que decidieron ampliar sus negocios a otros rubros, como la invernada de mulas, su venta como ganado y el uso de estos animales como medio de transporte de diferentes mercancías. Aunque desde los inicios de la ciudad hubo ciertos intentos para formar compañías para la crianza de mulas en algunas haciendas, no prosperaron y la mayor parte de este ganado se compraba fuera de la jurisdicción, especialmente a medida que su producción fue aumentando en Córdoba y en el Río de la Plata. No obstante, el negocio se incrementó en la segunda mitad del siglo XVII, ya que los jujeños, además de dedicarse al ganado mular, aprovecharon la bajada de los precios para tener sus propias recuas de carga con las que

[877] TOURBLY. *Capilla de S. Francisco (Yavi).* https://tourbly.com.ar/atraccion/capilla-de-san-francisco/. Consultada el 17 de septiembre de 2024.

transportaban tanto su producción como las mercancías de terceros. De esta forma, la arriería se convirtió en una de las principales actividades económicas de la región, tanto para españoles como indígenas[878]. Sin embargo, debido a ella y a otras circunstancias, tales como el envío de nativos encomendados a trabajar en Charcas, y la peste, a mediados del siglo XVII la quebrada de Humahuaca estaba despoblada en gran parte. No obstante, la encomienda de Casabindo y Cochinoca, concedida a Pablo Bernárdez de Ovando en 1654, disponía de numerosos potreros distribuidos por una amplia zona de su entorno próximo y lejano (Queta, Barrancas, Zenta, Doncellas, Los Sauces, etc.) aprovechando los reducidos y escasos humedales que existían en esta región de la puna. Un documento de 1675 referido a un tributo abonado en Casabindo, muestra que parte de él se había pagado en trabajo conduciendo 79 mulas y 37 burros hasta Lipes y cuidando ganado mular en el paraje de Sansana.

Durante el siglo XVIII, la producción agropecuaria fue una de las principales actividades de Jujuy basada en su rol de estación de tránsito en el circuito comercial Buenos Aires-Lima; dentro de ella, la actividad más destacada fue la compraventa e invernada de ganado vacuno y mular, ocupación que involucraba prácticamente a todos los vecinos poderosos de la ciudad y sus distritos rurales, a los mercaderes y a los contratistas que llegaban de otros lugares. A comienzos del siglo XVIII, el crecimiento de la demanda de mulas en Perú, alteró notablemente el negocio ganadero y se expandieron los pastos para invernada, sobre todo en la quebrada de Humahuaca, de manera que los pequeños ganaderos comenzaron a participar por su cuenta en la exportación, invernada y arreo de ganados, previamente restringidos a los grandes potentados. Los compradores ya no se limitaban a la región minera del sur del Perú sino que se enviaban remesas de mulas a centros más distantes pero muy importantes como Chayanta, Sicasica, Jauja, Yamparaes, Cochabamba, La Paz, Huamanga y Santa Cruz de la Sierra. Sin embargo, la mayoría de los exportadores de mulas seguían siendo salteños; incluso muchos contratos celebrados en Jujuy eran firmados por mercaderes salteños residentes en la propia Salta[879].

AÑOS	Nº MULAS		SISA (pesos)	
	Total	Promedio	Total	Promedio
1735-1739	9.863	1.972	3.719	743
1751	1.465	1.465	1.099	1.099
1754-1758	12.114	2.422	7.068	1.413
1759-1763	16.651	3.330	6.603	1.320
1764-1768	17.130	3.426	12.847	2.569
1769-1774	33.675	6.735	26.683	5.336
1775-1777	7.636	2.545	5.727	1.909
1778-1782	32.199	6.439	24.223	4.844
1783-1787	31.123	6.224	23.475	4.695
1788-1792	17.981	3.596	13.464	2.692
1793-1797	9.939	1.987	7.507	1.501
1798-1802	26.390	5.278	17.932	3.586
1803-1807	32.511	6.502	23.976	4.795
1808-1810	22.228	7.409	16.671	5.557
Total	269.905	4.353	191.024	3.081

Tabla 5.10. Estimación de la exportación de mulas de Jujuy a partir de la sisa

[878] (1) ESPEJO, M. "Introducción: la memoria recobrada". En *TERUEL, A.A.; LAGOS, M. (Dir.) Jujuy en la historia de la colonia al siglo XX.* Jujuy. 2006. Pág. 10; (2) SICA, G.; ULLOA, M. "Jujuy en la colonia. De la fundación de la ciudad a la crisis del orden colonial. En *TERUEL, A.A.; LAGOS, M. (Dir.) Jujuy en la historia de la colonia al siglo XX.* Jujuy. 2006. Pág. 10.

[879] SANTAMARÍA, D.J. *Memorias del Jujuy colonial y del Marquesado de Tojo. Desarrollo integrado de una secuencia multiétnica, siglos XVI-XVIII*. Huelva. 2001. Págs. 42, 49, 207-208, 226, 230-231, 232.

En cuanto al volumen de la exportación mular de Jujuy a Perú, la Tabla 5.10[880] recoge los datos entre los años 1735 y 1810. Comparándolos con los equivalentes de Salta (ver Tabla 5.5) se aprecia la enorme diferencia entre las remesas de una y otra población; consecuentemente, la ruta de la quebrada del Toro fue más concurrida que la de Humahuaca. De hecho, por Salta pasaban siete veces más mulas que por Jujuy, aunque el modelo de evolución del número de mulas exportadas a lo largo del periodo considerado por ambas ciudades guarda bastante similitud, salvando la escala; en el último tramo, las exportaciones desde Jujuy se despegaron (disminuyendo) de las de Salta, lo que parece indicar que, antes que extraer mulas por Humahuaca, Jujuy prefirió despachar otra clase de ganado por dicha quebrada hacia el norte, y es que en la tablada de Jujuy, se comerciaban, por aquel entonces, vez y media más vacas que mulas[881].

Los datos anuales muestran que en la década de 1770, la saca de Jujuy tendió a estabilizarse en un nivel alto, sobre las 6.000 mulas anuales. En 1790, Salta y Jujuy juntas exportaban 23.000 al año, no más que a principio de siglo. Los últimos tres lustros fueron expansivos, precediendo a la emancipación política del Río de la Plata. Ambas provincias unidas despacharon, entre 1795 y 1809, 36.760 mulas de media anual, tantas como antes de la rebelión indígena de 1780[882].

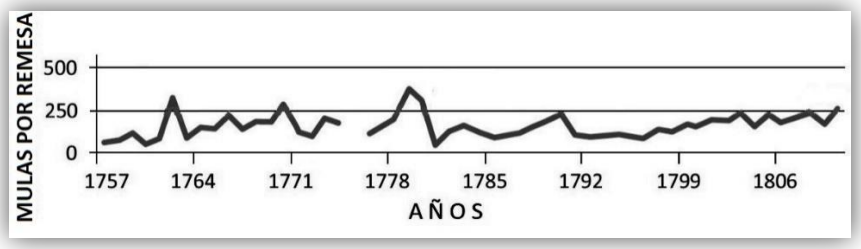


Figura 5.50. Promedio de las remesas de mulas enviadas de Jujuy a Perú

Como es lógico, las remesas enviadas desde Jujuy eran mucho más pequeñas que las de Salta, apenas superando los 250 animales. Así queda patente en la Figura 5.50[883] que muestra, además, que la variación relativa de la cuantía de las partidas a lo largo del periodo es menor que en el caso salteño lo que indica que los comerciantes jujeños, de mucha menor entidad en lo tocante al ganado mular, no se adaptaron tan bien como aquellos a las circunstancias del mercado, o no necesitaron hacerlo debido al menor número de animales implicados. Sin embargo, el patrón de la citada evolución es similar al de Salta.

DESTINO	AÑO			
	1780		1789	
	Nº mulas	Fletamientos	Nº mulas	Fletamientos
Rinconada	--	--	37	1
Tarija	6	1	6	1
Chichas	293	3	37	1
Potosí	359	6	156	4
La Plata	68	2	50	1
Oruro	1.160	1	--	--
Carabaya	2.025	2	--	--
Lima	320	1	--	--
Perú	3.110	9	4.239	17
Total	7.525	25	4.519	25

Tabla 5.11. Destino de las mulas de Jujuy

[880] Autor con datos de SÁNCHEZ-ALBORNOZ. N. *Trabajo y migración* … Págs. 228-229. Cuadro 21.
[881] SÁNCHEZ-ALBORNOZ. N. *Trabajo y migración* … Pág. 231.
[882] SÁNCHEZ-ALBORNOZ. N. *Trabajo y migración* … Págs. 232-234.
[883] SÁNCHEZ-ALBORNOZ. N. *Trabajo y migración* … Pág. 235. Modificada.

La Tabla 5.11[884] representa la cantidad de fletamientos y de mulas salidos de Jujuy en dos años concretos, 1780 y 1789, que corresponden al antes y después de la crisis comercial provocada por el levantamiento indígena en el altiplano a finales de 1780. El número es el mismo en ambos casos, 25. Los fletadores y fiadores jujeños declararon, al hacerse con las guías, que llevaban a Potosí, respectivamente, solo el 12% y 6% de sus mulas, una baja proporción que contrasta con la importante demanda mular que caracterizó a la villa imperial un par de siglos antes; eran tiempos de crisis para la minería de la plata que redujo sustancialmente su demanda de animales. Por ello, los envíos de mulas tendieron, a partir de entonces, a evitar la entrada en Potosí para dirigirse directamente a Oruro o a Jauja. La minería potosina se recuperó ligeramente durante el siglo XVIII, pero decayó en el primer decenio del siglo XIX. Además de a Oruro y Carabaya, las tropas de mulas debieron acudir entonces a Cerro de Pasco o a las numerosas minas de Trujillo, Arequipa, Puno y Huamanga que se pusieron en explotación en el siglo XVIII, dedicándose también, en buena medida, al transporte de mercancías distintas de los minerales. Sin embargo, en 1789 se despacharon de Jujuy un 40% menos debido a la mayor dedicación al ganado vacuno[885].

Otro lugar donde se negoció con mulas fue San Miguel de Tucumán[886]. Ubicado en un lugar privilegiado de la ruta que unía Buenos Aires con los centros mineros del Perú, su posición favoreció que sus vecinos se beneficiaran del comercio, la intermediación y los servicios. Por otra parte, la fertilidad de la tierra y el buen clima permitieron crear potreros de altura, muy accesibles y con pastos en los que invernaron ganado vacuno y mular.

La producción de mulas fue siempre menor que la de Jujuy y estuvo sometida a los mismos avatares que la de sus vecinos. Asociada al mercado minero, los animales se adquirían, en gran medida, en las estancias jesuíticas; a partir de su expulsión, descendió notablemente la producción, por lo que la comercialización se mantuvo comprando los animales de otras regiones (Córdoba, Santa Fe y Buenos Aires), haciéndoles invernar y llevándoles, posteriormente, a las tabladas del norte.

La escasez de mulas se muestra en el siguiente hecho. En 1765, el Cabildo de Tucumán reunió a ocho vecinos propietarios de importantes haciendas ganaderas, con objeto de pedirles *200 mulas con que servir a Su Majestad para los precisos transportes a la expedición de Santa Rosa de Mojos para combatir al infiel*. La respuesta recibida fue que:

> *se halla por imposible la contribución de las mulas por no haberlas ni tenerlas este vecindario, respecto a que en esta ciudad ni su jurisdicción no se trafican mulas ni las amansan por no necesitarlas, y que escasamente se encontrarán una u otra en tales cuales vecinos que las tengan para cuando se les ofrezca salir a la campaña, y aún estas por lo común son de aquellas ordinarias que no sirven para vender, sin embargo de que, hecha la diligencia, se podrían encontrar algunas que pudieran tener, bien de estas o de arrieros que vengan de fuera, se pudieran comprar con plata en mano y a fuerza de mucha diligencia.*

Realmente, la contestación de los vecinos era una vieja práctica que esgrimían cada vez que se les requería ayuda de este tipo, eludiendo así su participación. De todas maneras, se sabe que la disponibilidad de mulas en Tucumán era muy limitada pues, en los inventarios realizados en 54 estancias ganaderas entre 1770 y 1820, se constató que sólo dos contaban con más de 100 animales, la mitad (27) tenía hasta 10 cabezas y el resto (25) una cantidad intermedia entre las

[884] SÁNCHEZ-ALBORNOZ. N. *Trabajo y migración …* Pág. 237. Cuadro 22. Modificado.
[885] SÁNCHEZ-ALBORNOZ. N. *Trabajo y migración …* Pág. 236.
[886] LÓPEZ DE ALBORNOZ, C. "Tiempos de cambio: producción y comercio en Tucumán (1770-1820)". *Andes*. Nº 13. 2002. Redalyc. https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=12701308. Consultada el 15 de septiembre de 2024.

dichas. En cuanto a la producción de mulas, es significativo el informe que hizo José Ignacio Garmendia en 1799, en el que denunció que la decadencia en la cría de estos animales se debía a:

> *la poca reserva con que el común de estas gentes diariamente celebran ventas de yeguas a los que de otras provincias vienen a comprarlas, no reparando en darlas a ínfimos precios.*

A fines del siglo XVIII, sólo se criaba en Tucumán una pequeña cantidad de mulas pese a que estos animales seguían teniendo un rol destacado debido a la demanda peruana. Sin embargo, las invernadas representaban un importante negocio de los vecinos tucumanos durante gran parte del siglo XVIII; las mulas eran llevadas de Córdoba y Santa Fe, donde se criaban, para engordarlas en los potreros tucumanos.

La Tabla 5.12[887] muestra los contratos de invernada de ganado mular registrados oficialmente en Tucumán entre 1704 y 1785. La cuantía de los animales implicados proporciona una idea de las exportaciones, que se realizaban, fundamentalmente, a la feria de Salta y, en mucha menor medida, al Perú.

AÑO	Nº DE MULAS	ORIGEN	DESTINO
1704	670		
1711	2.928		
1712	3.426		
1724	1.000	Buenos Aires	Salta
1728	473	Buenos Aires	Salta
1728	482		Salta
1729	1.493	Córdoba	
1731	3.294	Córdoba	
1732	1.902	Buenos Aires	Jujuy
1732	s/d	Santa Fe	Salta
1733	2.500		Salta
1736	137	Córdoba	Salta
1736	2.660	Córdoba	
1737	1.560	Córdoba	
1737	1.640	Córdoba	
1737	601	Córdoba	
1738	1.000		La Paz
1748	332	Córdoba	Corral de Barranca
1756	1.431		Salta
1757	1.303	Córdoba	Salta
1760	1.336	Córdoba	Salta
1769	600	Santa Fe	Salta
1771	11.999	Córdoba	Salta
1771	123		
1785	1.383	Córdoba	Salta

Tabla 5.12. Contratos de invernadas de mulas registradas en Tucumán (1704-1785)

A principios del siglo XIX, la región de Tucumán seguía caracterizándose por su producción ganadera, principalmente vacas pero también mulas, destinada fundamentalmente a dos mercados: el ganado vivo se transportaba hacia el norte, en especial a Tarija y Cinti; los productos elaborados (cueros, suelas, grasa, sebo) estaban orientados a los mercados del litoral.

[887] Autor con datos de LÓPEZ DE ALBORNOZ, C. “Tiempos de cambio …”. Tabla 3. Modificada.

En el devenir de los principales acontecimientos del negocio de las mulas en Córdoba, Salta, Jujuy y Tucumán en el último cuarto del siglo XVIII y comienzo del XIX, hasta la guerra de la independencia, cabe destacar que en la década de 1770 el mercado mular vivió situaciones complicadas. Así, en 1774, pasó una grave crisis a consecuencia de la sequía que perduraba desde el año anterior, que estaba ocasionando gran mortandad entre los animales. En 1780, la rebelión de Túpac Amaru supuso el inicio de un nuevo periodo crítico cuyos efectos en Córdoba duraron hasta 1785, año en que se experimentó una ligera recuperación que tendría continuidad en los siguientes. De esta forma, en 1802, el Cabildo de Córdoba confirmaba esta prosperidad al informar que la producción regional de ganado mular había alcanzado los más altos niveles del siglo XVII, y que los precios habían igualado los de 1620-1630. Todavía en 1806 algún documento reitera la pujanza de este mercado[888].

Sin embargo, al año siguiente, la feria de Salta dejó de vender una parte de las mulas ofertadas, que tuvieron que quedar allí de invernada a la espera de ser expedidas en 1808. Efectivamente, los libros de Hacienda muestran que la exportación descendió de 12.295 ejemplares en 1806 a sólo 6.982 en 1808, de modo que el Cabildo cordobés declaraba que este negocio se hallaba tan abatido que, por esa razón, lo estaban abandonando los criadores. Lamentablemente, la situación fue a peor en 1809 debido a los acontecimientos revolucionarios que tuvieron lugar. La interrupción de relaciones comerciales con Perú paralizó el envío de mulas y dejó como incobrables 2 millones de pesos sólo en este ramo. El colapso de ventas fue total en los años sucesivos, como expresaba el cabildo de Córdoba en 1812 cuando decía que

> *en esta ciudad ha faltado el trafico activo de mulas, que era el que llenaba de numerario esta provincia con su exportación, y es constante que se hallan en represalia en el Alto Peru, de Córdoba solo más de 700.000 pesos y otros tantos que se hallan en mulas en estos potreros y los de Salta, a cuyo derecho de invernada de un peso anual por cabeza de mula están sujetas y responsables las propiedades que poseen los dueños hasta su introducción al dicho Peru en donde únicamente tienen estimación y valor*[889].

En 1813, el gobernador de Salta decía que era *imposible vender mulas en las circunstancias presentes por no haber compradores que se expongan a ello*[890].

La guerra destruyó el comercio mular con Perú; muchos hacendados se arruinaron, el conjunto de pequeños criadores o invernadores vio desaparecer su única o principal producción mercantil, y los asalariados quedaron sin trabajo. Al cerrarse el acceso a los territorios que proveían de dinero a la región sobrevino una desmonetización generalizada de la economía, que afectó tanto a los pudientes como a los grupos subalternos.

Cegado el destino septentrional, el mercado de las mulas rioplatenses quedó reducido a su adquisición como auxiliares por los ejércitos levantados contra España o por las partidas, en una guerra civil interminable. Con el triunfo de los independentistas, y pese a las expectativas que los cordobeses depositaron en la reapertura de sus viejos mercados, la venta de ganado mular no experimentó ninguna recuperación sustantiva al no prosperar la esperanza concebida fugazmente de exportar los excedentes a otros continentes[891]; tampoco a destinos en la propia América, ya que, entre 1825 y 1851, Córdoba solo envió oficialmente 2.114 mulas a Perú y Bolivia[892].

---

[888] ASSADOURIAN, C.S. *El sistema de la economía* … Págs. 231-232.
[889] ASSADOURIAN, C.S. *El sistema de la economía* … Págs. 232-233.
[890] CARRAZZONI, J.A. "La mula: el fulgurante animal …". Pág. 21.
[891] (1) ASSADOURIAN, C.S. *El sistema de la economía* … Págs. 233-234; (2) SÁNCHEZ-ALBORNOZ. N. *Trabajo y migración …* Pág. 237.
[892] CARRAZZONI, J.A. "La mula: el fulgurante animal …". Pág. 22.

5.2.3.6. *Viaje de las mulas de Salta a Potosí*

Se describen a continuación algunas características del viaje desde Salta por el camino del despoblado, ya que es el único del que se tiene un mínimo de información.

Las tropas de mulas que salían de la ciudad salteña rumbo a Perú lo hacían al concluir la temporada de lluvias, con los animales robustos y descansados del viaje que les había traído el año anterior de Córdoba, Buenos Aires y otras áreas de cría o engorde; las lluvias habían hecho crecer la hierba en el trayecto, sirviendo de alimento al ganado[893]. Las reatas estaban compuestas por 1.700 a 1.800 cabezas. Cada una necesitaba de 70 a 80 mulas mansas, si eran buenas, con las que se debía tener gran cuidado, porque no sólo servían para el arreo sino que seis o siete se empleaban para la conducción de suministros y equipajes de los 16 arrieros que formaban el equipo (bizcocho, harina, carne, maletas, lazos, etc.).

En un primer tramo se paraba en los puestos de control de la boca de la quebrada del Toro y de Piscuno para revisar el número de mulas de la recua y que los animales descansaran. Hasta el abra de Queta, a 60 leguas, eran necesarias dos caballadas: una para apartar y recoger el ganado, la segunda, solo contratada hasta el abra, para contener las mulas que salían con mucho brío de la invernada de Salta. Para ello se empleaban 150 caballos, montando tres de ellos al día cada arriero (50 diarios y el resto de refresco); más allá de Queta ya no se necesitaban porque, además de que las mulas habían perdido el ímpetu inicial, la tropa caminaba encajonada entre los empinados cerros. Tampoco se preparaban corrales para encerrar el ganado de noche, pues se moriría de hambre por el poco y mal pasto que había en el camino en la mayor parte del trayecto; por esa razón, era preciso que las mulas comieran y descansaran de noche en algunos sitios, necesariamente abiertos pero controlados, y en los cerros.

Figura 5.51. Reata de mulas por la sierra[894]

La quebrada de Queta, previa a la subida al abra, era un lugar importante ya que en ella se realizaba la doma de las mulas. Concolorcorvo cuenta cómo lo hacían, separando los animales más bravos de los más mansos. A los primeros se les daba un tratamiento violento para doblegar su fuerte carácter: se les echaba el lazo, se montaban, arrojaban al suelo, ligaban las patas, ponían cabestros, las golpeaban, repitiendo una y otra vez hasta que el animal, cansado y abatido, se

[893] SÁNCHEZ-ALBORNOZ. N. *Trabajo y migración …* Pág. 220.
[894] REMINGTON, F. *The mule pack, an ore train going into the Silver Mines, Colorado*. 1901. https://pixelsmerch.com/featured/the-mule-pack-an-ore-train-going-into-the-silver-mines-colorado-1901-frederic-remington.html. Consultada el 24 de septiembre de 2024. Modificada.

dejaba montar por un peón que, aun todavía, tenía que recurrir al uso de las tremendas espuelas (llamadas nazarenas, Figura 5.52[895]) para dominarla definitivamente.

Las mulas mansas recibían un tratamiento mucho más suave: a las destinadas a la carga les colocaban ligeros pesos sobre el lomo; a las de silla, les ponían un lomillo sin estribos; a ambas les ajustaban jáquimas de cuero bruto (Figura 5.53)[896]. Tras ello, iniciaban la marcha rumbo al abra; después, respectivamente, les iban aumentando las cargas, y le añadían los estribos a las sillas, montándolas seguidamente unos muchachos (jinetes de reducido peso) para acostumbrarlas a la monta. De esta forma, las mulas se amansaban poco a poco mientras caminaban a su paso hacia el norte.

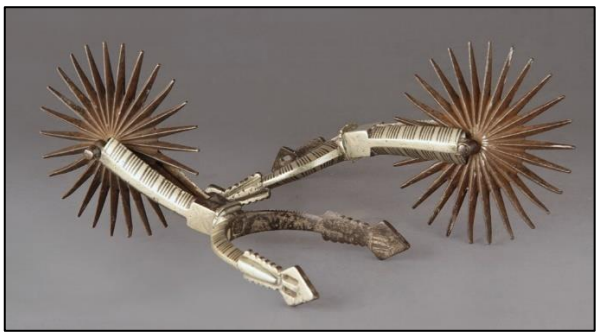


Figura 5.52. Espuelas nazarenas del siglo XIX

Figura 5.53. Jáquima de cuero

Por su parte, los indios que habían tenido que comprar una o dos mulas como consecuencia del reparto de los corregidores, tenían dos opciones: o las usaban como arrieros, o las vendían por menos de lo que habían pagado. En el primer caso las domaban atándolas fuertemente a un tronco en un patio o corral; allí las dejaban un día sin darles de comer ni beber. Al siguiente comprobaban si se habían amansado; si no, las dejaban otro día más. Al otro, sin aparejo alguno, les colocaban directamente sobre el lomo un costal de trigo o de harina de 6 o 7 arrobas, bien atado a la barriga, para que no se cayera. Acto seguido las llevaban a entregar los costales a su destino. Debilitadas por el hambre, la sed y la carga, las mulas seguían al indio que las llevaba del ronzal o de la jáquima, deteniéndose solo a beber en un arroyo o a comer algo de pasto. Así, poco a poco, las domaban[897].

Sin embargo, este proceder, de acuerdo con Concolorcorvo, daba lugar a unos animales:

> *sin corpulencia y de débiles fuerzas, porque las trabajan antes de tiempo y sin alimento correspondiente, y los tienen siempre en un continuo movimiento. De este principio inconsiderado, resulta la mortalidad de infinidad de mulas en la sierra, principalmente entre los indios*.

Y es que los indígenas cometían el error de no diferenciar si las mulas eran apropiadas para carga o para silla, y al tercer día las aplicaban indistintamente a una u otra labor; si las alquilaban, los que las recibían muy pronto experimentaban el mal comportamiento de un animal indebidamente domado, sufriendo coces, mordeduras o caídas de la silla, tras lo cual la mula corría

[895] J.C.NAÓN & CÍA, S.A. *Par de antiguas espuelas nazarenas del siglo XIX.* http://www.naon2.dynalias.com/hist/1532/pc/17942-023.html. Consultada el 1 de octubre de 2024.
[896] EQUESTRE. *Jáquima de cuero Excelsior.* https://www.equestre.cl/producto/jaquima-de-cuero-excelsior/. Consultada el 1 de octubre de 2024. Modificada.
[897] (1) CONCOLORCORVO. *El lazarillo de ciegos…* Págs. 116-120; (2) SÁNCHEZ-ALBORNOZ. N. *Trabajo y migración …* Pág. 220..

a los pastos y el indio ocultaba las cargas que llevaba el incauto que había alquilado las bestias, que las perdía sin remedio[898].

Desde el abra de Queta las veteranas mulas mansas que formaban parte de la tropa empezaban a trabajar en su labor de arreo de las demás. Su misión era importante ya que una recua de 1.800 a 2.000 animales necesitaba más de una legua de pastos para que comiera bien. No siempre esta extensión se hallaba en las paradas nocturnas, pues muchas veces era preciso hacerlas entre cerros que solían tener sus laderas limpias de pasto, con lo que los animales tenían que ir a buscarlo en las cumbres; de ahí el inmenso trabajo de los arrieros pues casi toda la noche la pasaban montados a caballo, principalmente cuando era tenebrosa. Sin embargo, pese a su incansable trabajo y vigilancia, parte del ganado no se podía sujetar, y muchas puntas o pelotones enteros comían el garbancillo, una mala hierba que podía ocasionarles la muerte y arruinar el negocio (Figuras 5.54[899] y 5.55[900]). Cuando las tormentas descargaban granizo, el trabajo era doble pues debían contener al asustado ganado que no estaba acostumbrado a este meteoro, que les afectaba mucho.

Llegados a Yavi y La Quiaca se entraba en la provincia de Chichas. A partir de aquí, los datos referentes al viaje son escasos. Se sabe que las 45 leguas que debían recorrer en ella tenían pocos y áridos pastos y que los suministros escaseaban, aunque no así el agua, ya que había que atravesar o circular por el cauce de varios arroyos que la llevaban en abundancia y de buena calidad. El terreno era montuoso y el camino tenía buen firme, aunque con frecuentes subidas y bajadas que no ofrecían gran dificultad para los animales. Llegados a Santiago de Cotagaita, pueblo *de bastante vecindario*, se podía descansar y proveerse de lo necesario. Diez leguas más al norte se hallaba Quirve, donde empezaba la provincia de Porco, dentro de la cual, el camino hacia el norte discurría por los propios cauces de los arroyos que llevaban esa dirección; en consecuencia, no escaseaba el agua aunque, a veces, era salobre.

Figura 5.54. Punta de mulas alimentándose

Figura 5.55. Garbancillo

A 6 leguas de Potosí estaba Lajatambo; allí se podían comprar algunos comestibles, a precios caros, siendo el más estimado la cebada para las mulas, pero en pequeñas cantidades; estaba situado en una puna muy fría, lejos de cualquier pastizal.

[898] CONCOLORCORVO. *El lazarillo de ciegos*… Págs. 120-121.
[899] DORE, G. "Conducción de mulas". En *CASA, C. Elogio de la mula*. 2024. https://historiasdecarreteras.com/elogio-de-la-mula/. Consultada el 22 de agosto de 2024.
[900] WIKIPEDIA. *Astragalus garbancillo.* https://es.wikipedia.org/wiki/Astragalus_garbancillo. Consultada el 6 de octubre de 2024. Hierba no apta como pasto para los animales porque afecta a su sistema nervioso central pudiendo, incluso, causar la muerte a los caballos.

La villa imperial era, apenas, un sitio de paso debido a la escasez de pastos de su entorno inmediato. En ella no había arrieros y los que entraban con suministros de provincias distantes, llegaban con las mulas tan destrozadas que difícilmente podían con el aparejo. En esas condiciones era imperativo acceder cuanto antes a las zonas de pasto que había camino de La Plata, en donde los animales debían recuperarse antes de seguir su viaje rumbo a las tabladas más alejadas[901].

5.2.4. El negocio de las mulas a finales del periodo virreinal

En el siglo XVIII existía la creencia general de que el comercio de mulas del Tucumán con el Perú era muy seguro y productivo; así parece desprenderse del siguiente dato, uno más de los muchos existentes: un ejemplar, en su lugar de origen (provincia de Buenos Aires), valía de 12 a 16 reales (1,5 a 2 pesos). Después, trasladado a la feria de Salta, su precio subía hasta 8 a 9 pesos; posteriormente, llevado a Atacama (Chile) se vendía al corregidor a 14 pesos; finalmente, éste, a su vez, lo repartía a los indios bajo su tutela a 21 ó 25 pesos[902]. Sin embargo, salvo en el caso de éste último personaje, lo cierto es que, en proporción de las numerosas fatigas que exigía, ningún negocio en aquella época representaba más trabajo, mayores contingencias y más fuertes capitales, y ofrecía una ganancia menor[903].

De acuerdo con las notables informaciones proporcionadas por Concolorcorvo en 1773 se ha preparado la Tabla 5.13[904], que recoge los precios y costes en los distintos destinos por los que pasaban las mulas entre el litoral rioplatense donde nacieron y el Perú, donde trabajaban hasta su muerte.

CONCEPTO	EDAD MULA/ TIEMPO PERMANENCIA	COSTE/PRECIO (reales/mula)
Precio en Buenos Aires	1,5-2 años	12-16r
Viaje Buenos Aires-Córdoba	1,5 meses[905]	4r
Potrero en Córdoba	14 meses	6-6r y 6% de refacción
Coste en Córdoba Precio en Córdoba	2,8-3,3 años	26r 36r
Viaje Córdoba-Salta	2 meses	5r asumiendo riesgos viaje 7r con fletadores que asumen riesgo
Potrero en Salta	8 meses	8r
Coste en Salta Precio en Salta	3,6-4,1 años	47r 64-72r
Sisa salida Salta		6r
Viaje a Perú a tablada de Oruro Coporaca (Cuzco) Tucle (Huancavelica/Jauja)		 8-9r y 3% de refacción 14-15r y 6% de refacción 20-22r y 9% de refacción

Tabla 5.13. Edades, costes y precios del ganado mular en 1773

[901] CONCOLORCORVO. *El lazarillo de ciegos*… Págs. 152-168.
[902] SANHUEZA, C. "Tráfico caravanero, arriería y trajines en Atacama colonial. Síntesis y discusiones sobre un proceso de adaptación andina. En *HUBERT, A.; GONZÁLEZ, J.A.; PEREIRA, M. (Eds.) Temporalidad, interacción y dinamismo cultural. La búsqueda del hombre. Homenaje al Profesor Lautaro Núñez Atencio*. Antofagasta. 2011. Págs. 289-321.
[903] CÁRCANO, R.J. *Historia de los medios* …Pág. 121.
[904] Autor con datos de CONCOLORCORVO. *El lazarillo de ciegos* … Págs. 93-97.
[905] Se ha aplicado una duración del viaje proporcional a la distancia recorrida, con el trayecto Córdoba-Salta como referencia (239 leguas, 2 meses). En el caso de Buenos Aires-Córdoba, a 150 leguas le corresponden aproximadamente 1,5 meses.

De acuerdo con esta información, las mulas llevadas a la tablada de Tucle, la más alejada de Salta, tenían un coste de, más o menos, 100 r, y se sabe que se vendían en este mismo mercado de 128 a 144 r, según su estado. Por tanto, el beneficio de la venta era de, aproximadamente, 40 r en el mejor de los casos. El negocio conllevaba importantes riesgos; primero, las contingencias de un largo y penoso camino; después, los afanes y penalidades de dos años de trabajo; finalmente, la incertidumbre de los tres años más que se requerían para cobrar el importe total de la tropa, que habitualmente se vendía a pago aplazado. El traficante de mulas solía dedicar todo su capital efectivo a la compra del ganado y al pago de los peones, aunque para costear este último gasto los comerciantes de Salta le concedían créditos sobre las mercancías que consumía; de esta forma, los arrieros generalmente percibían sus sueldos en artículos de tienda y almacén, y la deuda que contraía el traficante se cubría con las primeras ventas de mulas, sin abonar interés alguno.

Pese a esta forma de actuar, los beneficios eran modestos. Así, una tropa de 2.000 cabezas vendidas en la tablada de Tucle, permitía obtener una ganancia de 10.000 p (80.000 r), después de cinco años de riesgos y trabajos, y siempre que hubieran podido salvarse los inherentes a este género de operaciones, como eran una mala invernada, la confusión en la separación del ganado, los envenenamientos por hierbas venenosas, el mal de vaso o la falta de pasto y de aguadas. Si se daba cualquiera de ellos, disminuía el beneficio e, incluso, ocasionaba la ruina completa. No obstante, era el único negocio que el monopolio y la incomunicación permitían efectuar en las provincias del Tucumán; sin embargo, los traficantes sabían afrontarlo resistiendo todos los inconvenientes y dificultades, y conformándose con el beneficio más o menos limitado que podían obtener[906].

Figura 5.56. Accidente de una tropa[907]

Años después de la época de Concolorcorvo, el 9 de septiembre de 1801, el periódico bonaerense Telégrafo Mercantil[908], el primero editado en la ciudad, incidía sobre este asunto. Decía al respecto que desde 1780 el Perú experimentaba mucha carestía de mulas para el tráfico de mercancías. En los años 1760 a 1780 salían de Salta anualmente hacia el norte de 40 a 50.000

[906] CÁRCANO, R.J. *Historia de los medios …*Págs. 126-129.
[907] RUSSELL, C.M. *Attack on the mule train (mule pack train)*. 1894. https://sidrichardsonmuseum.org/collection/attack-on-the-mule-train-mule-pack-train/. Consultada el 24 de septiembre de 2024. Modificada.
[908] TELÉGRAFO MERCANTIL. Comercio de mulas. Tomo 2. Nº 12. 9 de septiembre de 1801. Págs. 80-86. https://catalogo.bn.gov.ar/F/?func=direct&doc_number=001218767&local_base=. Consultada el 27 de septiembre de 2024.

cabezas, que apenas eran bastantes para llevar todas las cargas necesarias. En aquellos tiempos los fletes eran bajos: por ejemplo, de Jujuy a Potosí, viaje de 30 días, se cobraban 13 p cada carga si eran ropas de Castilla, y si eran yerba mate, hierro, papel, jabón, etc., 60 días a 10 p. ¿Cuál era el motivo de tan barato flete?

El dichos años el precio de las bestias no excedía de 10-11,5 p las chúcaras, y de 13 a 14 p las mansas en la feria de Salta, es decir, de febrero a marzo, escogidas, gordas, de 4 años cumplidos, capaces de resistir el camino de 600 leguas a Lima, y de 400 leguas a Coporaque, en cuyo tránsito iban los peones amansando muchas de las chúcaras; por esta razón, los indios que cogían mulas empezaban a trabajar con buenos ejemplares y podían pagar su importe, aunque fuese a 16 p cada una. Pero, ¿por qué no sucedía lo mismo en 1801?

Los costos de conducir una tropa de 2.000 mulas en la fecha del artículo (que habían variado muy poco desde las décadas finales del siglo XVIII, por lo que el autor los consideraba representativos), era de 2.200 p, existiendo apenas diferencia en los salarios del personal (capataz, ayudante, peones), productos de consumo (bizcocho, harina, reses), caballadas de flete y apartes, cargas hasta Chilcó y dinero para gastos en el camino; había que añadir 1.500 p de la sisa, a 6 r la mula, y otros 1.000 p que se pagaban a los peones y capataces en el destino para enterar los ochavos, más otros 250 p de gastos del viaje de ida y vuelta del dueño de la tropa. En resumen:

- 1.800 mulas chúcaras a 11,5 p	20.700 p
- 200 mulas mansas a 14 p	2.800 p
- Gastos	4.950 p
- Total	28.450 p
- Pérdida de mulas hasta Lima: 200. Llegaban 1.800 vendidas a 16 p	29.120 p
- Beneficio	670 p

Argumentaba el redactor del artículo que si a finales del siglo XVIII se ganaba tan poco negociando con buenos animales en edad y carne, ¿cómo se iban a obtener beneficios más sustanciosos en estos momentos? ¿Por qué las ganancias eran tan reducidas? Una de las razones esgrimidas fue que el ganado mular que en esos momentos iniciales del siglo XIX se llevaba de Córdoba, Santa Fe y otras partes a los potreros de Salta tenía dos años de edad, cumplía tres en la invernada y salía acto seguido para Perú; en ese corto tiempo no podía engordar y, entonces, no era capaz de aguantar un camino tan largo, montuoso, frío, pedregoso y escaso de pastos, en el que era fácil herirse y contaminar la herida con la sal que tanto abundaba, lo que ocasionaba la muerte del animal. Otra causa era que desde el año 1787, debido a la escasez de mulas en Perú, los criadores de Buenos Aires, Córdoba y Santa Fe se dedicaron a incrementar su número aunque no lo suficiente, manteniéndose la carestía, lo que provocó que las ventas en Salta fuesen al barrer[909] y sin desechar[910], con el consabido atraso en el pago de los compradores. Así, se compraban 2.500 mulas en potrero al barrer, creyendo que 2.000 llegarían al Perú ¿y qué sucedía? Pues que, como eran ganados tiernos, de tres años de edad a lo más, no podían aguantar las inclemencias del viaje. Los comerciantes de Córdoba, Santa Fe y otras partes llevaban sus mulas de dos años cumplidos a los potreros de Salta, en cuya feria se vendían a 15p 6r o a 16 p; como el precio de la compra

[909] Compra al barrer: Venta de ganado a tanto la pieza, sin distinción individual de precio; por todas se pagaba lo mismo sin distinguir la calidad del animal.
[910] Sin desechar los animales de peor calidad.

original fue de 10p 4r, se conoce el beneficio que tenía en Salta el comprador que acudía desde Lima; una demostración del autor del artículo lo aclaraba:

- Para llevar 2.000 mulas gordas a Lima, se compraban 2.500 en potrero al barrer, que a 16 p cada una, eran 40.000 p. De esta cantidad, el invernador presentaba 2.400 en la tablada porque fallaron 100 en sus recogidas, mientras que en los apartes de la tablada sólo salían 1.800 aptas para el viaje, pues por delgadas o jóvenes le quedaban al comprador 450 mulas para segunda invernada, y al vendedor 150 por adicionadas y machos enteros (no capados). En suma, las mulas compradas eran 2.250 a 16 p	36.000 p
- Para conducir la tropa de 1.800 mulas chúcaras eran necesarias 150 mansas a satisfacción, a 22 p	3.300 p
- Salarios de peones, gastos de viaje, caballadas de los apartes en tablada, arreo de la tropa, suministros de bizcocho, harina, tabaco, yerba, jabón, flete de cargas y otros gastos moderados hasta el destino	3.400 p
- Importe de la sisa a 6 r de las 1.950 mulas	1.462p 4r
- Por gastos de viaje del dueño de la tropa	250 p
- Total gastos	**44.412p 4r**
- Quedaban a favor del comprador 450 mulas en potreros por flacas que se valoraban por el desgaste que habían tenido a 12 p	5.400 p
- Bajas por el camino de las 1.950 mulas de Salta a Lima, a razón del 9%, que eran 175, valoradas a 12 p; quedaban 1.775 mulas para vender en Lima a 24 p, que montaban	42.600 p
- Total ingresos	**48.000 p**
- Beneficio del comprador que venía del Perú	**3.588p 4r**

En esta cuenta se ha supuesto que el dinero para la compra del ganado era del propio traficante porque, si operaba a crédito del 5%, nunca podría obtener beneficios. Por ello, a veces se producían unas quiebras extraordinarias. El autor del artículo se preguntaba si no habría algún remedio para contrarrestar tanto daño y afirmaba que, en su opinión, sí lo había, proponiendo que las mulas llegasen a los potreros con tres años cumplidos y salieran el siguiente a tablada para marchar a Perú, desechando los compradores los animales flacos y débiles; de esta forma, los negociantes limeños irían contentos con su tropa, aunque les hubiera costado 17 p cada mula chúcara, y 22 p las mansas. Cualquier otro remedio conllevaba riesgo, y para probarlo preguntaba a los tratantes por lo que les había sucedido durante ese mismo año de 1801 que, por ser los ganados de mala calidad, flacos y jóvenes, habían perdido cuantiosas cantidades de dinero. Esta era la causa por la que no se surtía Perú de mulas, y las pocas que llegaban, apenas duraban dos años transportando mercancías.

En 1801, el flete de Potosí a Jujuy era de 28 p/carga, pero si quedaran tropas de ganado mular cuando acabasen las revueltas de los indios y volviera la paz, los arrieros pondrían el precio que se les antojase para conducir entre ambas poblaciones las cargas comerciales ya que apenas había mulas para este menester; supuesto esto, el único remedio era que estos animales se vendieran como anteriormente, al desechar, pues aunque costasen más, en el mismo acto de la

compra empezaban los arrieros a obtener beneficios ya que, con el mismo flete, embolsaban su dinero en dos viajes.

El autor del artículo avisaba a los limeños:

> *si vista esta disertación, que Uds. la saben, no toman otras medidas a beneficio propio, y también al del giro, seguirán los desfalcos, que no podrán disimular. Sepan que no ignoramos el negocio de mulas su expendio y el modo de cuya mano circulan.*

Otro perjuicio que se presentaba cuando estas bestias partían flacas hacia Perú y que afectaba al impuesto municipal de la sisa, eran los fraudes y extravíos que permitían los guardas a cambio de un pequeño soborno cuando pasaban las tropas por el registro; por ejemplo, se sacaba una guía de 1.600 mulas y el correspondiente despacho pero el comprador pasaba 2.200 por el puesto de la sisa, donde solamente se apuntaban en el cuaderno de registro 100 o 200 animales de exceso de más, no las 500 o 600 reales. Aunque las autoridades habían intentado atajar estas prácticas clandestinas, no habían tenido éxito ya que los guardas que podían impedirlo eran los primeros implicados en el fraude, que se había evaluado en 3 ó 4.000 p anualmente. Para solucionar el problema, el autor del artículo sugería que la administración propusiera al intendente un sujeto de:

> *probidad, respeto y conocimientos en el giro de mulas, que puesto en una de las guardias principales, éste abrace las veredas y caminos oblicuos que salen al Perú, a cuyo cargo y vigilancia ponga celadores a efecto de que, al llegar las tropas o puntas de mulas a su puesto, tome razón de ellas participando con un expreso a la administración el número legal, el nombre del capataz y de cuya orden las conduce, para que vista la noticia, se expidan sin demora los despachos y guía, que esta operación se hace en 12 horas desde el aviso hasta la vuelta a la guardia, que en nada perjudica al viaje y debe ser bien dotada dicha guardia.*

Y en caso de que algún comerciante de mulas fuera sorprendido introduciéndolas sin guía para el Perú, se le decomisasen sin consideración alguna.

El artículo del Telégrafo Mercantil tuvo repercusión pues apenas tres meses después, en el número de 13 de diciembre de 1801[911], se publicada la opinión de un lector de Potosí que había recibido el periódico por telégrafo el 22 de octubre y contestado el 26. Respecto de la explicación opinaba que el autor del artículo erraba al calcular las pérdidas de mulas hasta Lima en un 9% cuando el ganado era de poca edad y débil; esto era verdad que sucedía en el pasado pero en ese momento ya querrían que dicha mortandad fuera sólo del 16%. Tampoco computaba los gastos de la tablada, tanto de personal como de corrales, para los animales apartados y pastoreos de potrerillos a fin de que no durmiera la tropa encerrada sin comer. Además, defendía la integridad de los guardas, comentando que eran *personas de primera distinción, en quienes el sr. intendente y administradores del ramo de sisa descargan sus desvelos para tan delicada comisión.* Hacía también una advertencia a todos los comerciantes de mulas en general, avisando de que:

> *Si Uds., cuando llegan a Salta, se unieran, convocaran y no solicitaran capataces, habilitando peones en las tiendas, les aseguro que los dueños de mulas habrían de buscar a Uds. para vendérselas escogidas a precios equitativos y sin aquellas condiciones con que al presente los obligan.*

De cualquier forma, los casos que acaban de comentarse avalan la afirmación con la que comenzaba el presente capítulo: el negocio del ganado mular, a finales del siglo XVIII y comienzos del XIX tenía mucho riesgo y baja rentabilidad, y cualquier inconveniente surgido en el viaje a Perú podía dar al traste con los beneficios que se pretendían obtener, llevando al tratante a acumular

[911] TELÉGRAFO MERCANTIL. Comercio de mulas. Tomo 2. Nº 34. 13 de diciembre de 1801. Págs. 269-272. https://catalogo.bn.gov.ar/F/?func=direct&doc_number=001218767&local_base=. Consultada el 27 de septiembre de 2024.

cuantiosísimas pérdidas que podían amenazar, incluso, la existencia futura de su negocio. A ese respecto, partir de Salta con mulas en malas condiciones, básicamente debido a su juventud, con escasas fuerzas para superar el viaje, era asumir un riesgo que casi siempre, en mayor o menor medida, pasaba factura al irresponsable tratante de ganado que así actuaba.

Un caso paradigmático puede ser el de la sociedad salteña formada por Castillo, Olavegoya y otros, a los que, además, afectó decisivamente la rebelión que condujo a la independencia del Río de la Plata[912]. En aquellos momentos, a fines del virreinato, entre 1795 y 1808, las ventas de mulas al Perú alcanzaron un promedio de más de 30.000 cabezas anuales, de las que sólo el ganadero Francisco A. Candioti, de Santa Fe, enviaba 20.000.

En Salta, Andrés del Castillo y Domingo Olavegoya fundaron en 1798 una compañía a la que aportaron un capital de 28.000 p, con la intención de gastarlo en la feria del año siguiente en comprar mulas y llevarlas a Perú. El negocio prosperó y la sociedad se amplió con dos nuevos socios; en 1805, vendieron 16.437 animales en el valle de Lerma que, a una cotización media de 15 p/cabeza, proporciona una idea de las enormes sumas implicadas en el negocio. Por comparación, una vaca costaba 3 p y un caballo algo menos. Sin embargo, como se ha visto anteriormente, no todo eran ganancias pues los gastos de conducción del ganado a Perú podían condicionar seriamente la rentabilidad del negocio.

La revolución de mayo de 1810 que inició la guerra de independencia en Argentina afectó gravemente al comercio de mulas y llevó a la disolución de la compañía de Castillo, Olavegoya y sus socios en ese mismo año.

Además del trastorno que significó una guerra de 15 años para el mercado mular, otro inconveniente fue el uso que de esos animales hicieron ambos bandos en lucha. En 1810 el ejército rebelde decomisó 33.000 mulas y 73.000 caballos sólo en Salta. También fueron afectados los dueños de los potreros salteños y las órdenes religiosas, que exportaban hasta 3.000 mulas anuales desde Córdoba.

Por su parte, el virrey del Perú cortó inmediatamente el comercio con las provincias levantadas en armas, con gran perjuicio para ambas partes pues, aunque éstas dejaron de recibir el oro y la plata por la venta de ganado mular y otros productos, en el Perú quedaron sin las mercancías que llegaban a Buenos Aires y sin mulas. A partir de 1807 el mercado mular entre Córdoba y Salta entró en crisis, de manera que el cabildo cordobés declaró que *se hallaba tan abatido y caído que por lo mismo lo van abandonando los criadores,* situación que empeoró con los acontecimientos revolucionarios de 1809, que produjeron grandes pérdidas a los comerciantes de Salta, cuyas deudas dejaron de pagarse en Perú. En 1813 el gobernador de Salta decía que *es imposible vender mulas en las circunstancias presentes por no haber compradores que se expongan a ello.*

Con la guerra se perdió el mercado peruano lo que afectó, no sólo a los grandes criadores, sino a la masa de los pequeños que producían entre 5 y 30 animales al año, y a numerosos asalariados como capataces y peones. Tras el triunfo de la revolución independentista, ni en Perú ni en Bolivia tuvo el negocio mular una recuperación sustantiva; entre 1825 y 1851 Córdoba sólo envió oficialmente 2.114 cabezas a estos destinos[913].

[912] CARRAZZONI, J.A. "La mula: el fulgurante animal … Págs. 18-20.
[913] CARRAZZONI, J.A. "La mula: el fulgurante …". Págs. 20-22.

6. ANIMALES DE CARGA AUTÓCTONOS: LAS LLAMAS

Los camélidos fueron los animales habitualmente empleados en el transporte por las rutas andinas hasta que la llegada de los animales españoles las fue sustituyendo. Pese a su pequeño tamaño, se mostraron imprescindibles en el trasiego de mercancías, sin que hubiera otra alternativa que llevar las cargas a hombros de porteadores. La entrada de los equinos europeos sustituyó el uso de las llamas, especialmente en aquellas rutas en las que se movían con dificultad, como eran las implantadas en lugares cálidos, como las zonas costeras o los lugares tropicales de las estribaciones de los Andes, en sus dos vertientes. No obstante, los camélidos siguieron siendo indispensables para circular por aquello caminos que, por sus características andinas, no eran aptos para las mulas.

6.1. Origen, tipos y cambios evolutivos de los camélidos

Los camélidos aparecieron en América del Norte hace 45 millones de años aproximadamente, en el periodo Eoceno, a partir de un pequeño antecesor de 30 cm de talla (*Protylopus petersoni*). Posteriormente, una rama denominada tribu de los *Lamini*, se originó entre 9 y 11 millones de años atrás, durante el Mioceno, en las praderas del oeste de América del Norte; uno de los géneros que la formaban fue *Hemiauchenia,* algunas de cuyas especies migraron hacia América del Sur durante la transición del Plioceno al Pleistoceno, hace aproximadamente 3 millones de años. En la misma época, ejemplares de una segunda rama o tribu, denominada *Camelini,* emigraron a Asia, y después África, donde continuó el proceso de evolución que generó los camellos y dromedarios actuales (Figura 6.1)[914]; para ello aprovecharon, respectivamente, la formación del istmo de Panamá y el cierre del estrecho de Bering.

Figura 6.1. Distribución de los camélidos

[914] Autor sobre base METALCRL SISTYEM. https://www.metacrilsistem.com/product/mapamundi-metacrilato-negro/ y WIKIPEDIA. *Camelidae.*https://es.wikipedia.org/wiki/Camelidae. Ambas modificadas y consultadas el 17 de octubre de 2024.

La tribu *Camelini* habita en zonas desérticas de Asia y África y se conoce como Camélidos del Viejo Mundo. La tribu de los *Lamini* habita en América del Sur a lo largo de la cordillera de los Andes y se conoce como Camélidos Sudamericanos (CSA). Éstos, los CSA, a diferencia de los Camélidos del Viejo Mundo, carecen de joroba y son de menor tamaño.

En 1811 Illiger los bautizó con el nombre de Auquénidos, pero esta denominación ha sido modificada por ser incorrecta, ya que en 1789 Thunberg la había utilizado para describir un género de escarabajos. Actualmente, la familia *Camelidae* está formada por las dos tribus citadas: los *Camelini* y los *Lamini* (Figura 6.2)[915].

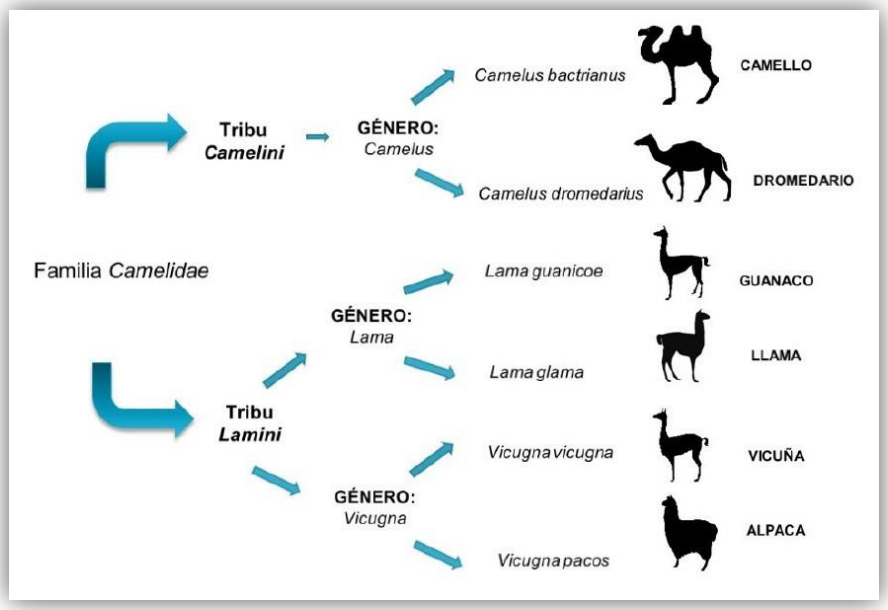


Figura 6.2. Clasificación de los camélidos

Tras diversas reordenaciones taxonómicas, los cuatro tipos de CSA actuales están divididos en dos géneros, *Lama* (llama y guanaco) y *Vicugna* (vicuña y alpaca) pues los análisis del ADN han demostrado que la alpaca procede de la vicuña y la llama del guanaco. Llamas y alpacas son especies domésticas, mientras que guanaco y vicuña se consideran silvestres.

En América del Sur la separación entre los géneros *Lama* y *Vicugna* ocurrió hace 2 millones de años aproximadamente, si bien la domesticación tuvo lugar mucho tiempo después. La mayoría de los investigadores acepta que el origen de la domesticación de los CSA se restringe a los Andes, aunque todavía no existe acuerdo sobre la cronología y el número de centros donde se produjo. La mayor parte de la información arqueológica sobre este particular proviene de la puna de Junín, en la región central de los Andes peruanos; de acuerdo con ella, la domesticación tuvo lugar hacia 6000 AP y a una altitud de 4.000 m. Otros datos de la zona sur central andina sugieren que alrededor de 6000 AP a 2600 AP, los camélidos eran fundamentales para la mayoría de los grupos humanos que ocupaban esa región situada a 3.000 m de altitud. Tras la domesticación, el proceso de caza y aprovechamiento de los animales silvestres fue sustituido por la crianza y explotación de los animales domésticos. Con el tiempo, esta práctica modificó genéticamente las especies por selección humana, adaptándolas a las necesidades de los criadores. Llamas y alpacas son el resultado de este proceso evolutivo: presentan abundante lana y un aumento de tamaño

[915] PINTO, C.E.; MARTÍN, M.; CID, M.D. "Camélidos sudamericanos: clasificación, origen y características". *Revista Complutense de Ciencias Veterinarias*, Vol. 4. Nº 1. 2010. Pág. 25.

considerable, que no corresponden a su evolución natural. Su crianza permitió a las comunidades indígenas proveerse de forma segura y continua de lana, carne, cuero, combustible (heces) y medicinas (piedras bezoares o cálculos intestinales). Junto a estos productos, los CSA también fueron importantes en sus mitos y creencias, sobre todo durante el imperio incaico[916]; uno de ellos es el relativo a su origen:

> *Para los habitantes del Imperio Inca, las llamas se crearon gracias a los fundadores míticos del Imperio Inca, Manco Capac y Mama Ocllo, cuando un habitante se enamoró de una de sus hermanas menores, destinada a ser una Virgen del Sol. Al saberlo, el emperador prohibió su boda, pero los jóvenes desobedecieron y huyeron, lo que les costó una condena de muerte. La madre, orando al dios Viracocha, logró que se apiadase de ellos, convirtiéndolos en una pareja de llamas. Se dice que cuando Manco Capac escuchó sobre la existencia de dos animales con mirada humana mandó que los llevasen a Cusco para reconocerlos y mandarlos a sacrificar. Entonces, sus espíritus viajaron hasta la morada de Viracocha y es por ello que se dice que cuando las llamas llegan a su destino, recuperan su forma humana y regresan al mundo de los hombres*[917].

En la actualidad, los CSA domésticos y silvestres continúan siendo un elemento central en las comunidades campesinas andinas.

Las vías abiertas para la migración desde Norteamérica a Asia y Sudamérica por los pasos de Bering y Panamá permitieron que los camélidos se desplazasen, pero también la llegada o el encuentro con depredadores nuevos contra los que no tenían defensa, de manera que su única forma de hacerles frente fue huir hacia sitios lejos de ellos, aislados, como fueron los entornos desérticos de África y las zonas montañosas del cono sur americano[918]. Debido a esta causa, los CSA debieron adaptarse a las condiciones de altura de sus nuevos hábitats, lo que implicó cambios anatómicos y fisiológicos para poder vivir en ambientes con escasa presión parcial de oxígeno (hipoxia) y alimentarse de los poco nutritivos pajonales y forrajes andinos.

En lo que respecta al primer problema, diversos estudios realizados en llamas adultas y sus fetos indican que una adaptación genética a la hipoxia hipobárica de la altura. Así, la concentración media de hemoglobina corpuscular es mayor en los CSA que en otras especies domésticas y su sangre tiene mayor afinidad por el oxígeno que la de otros mamíferos.

Figura 6.3. Llamas pastando en la puna de Jujuy

Figura 6.4. Llama

En cuanto a la nutrición y digestión, los camélidos no son rumiantes: tienen estómagos que difieren ya desde hace 40 millones de años de los de éstos. En su hábitat natural andino, los CSA se

[916] (1) PINTO, C.E.; MARTÍN, M.; CID, M.D. “Camélidos sudamericanos …”. Págs. 24-27; (2) WIKIPEDIA. *Camelidae.* https://es.wikipedia.org/wiki/Camelidae#cite_note-11. Consultada el 17 de octubre de 2024.
[917] NATIONAL GEOGRAPHIC. *Llama, un animal que cargó con un imperio*. https://www.nationalgeographic.es/animales/llama. Consultada el 16 de octubre de 2024.
[918] WIKIPEDIA. *Camelidae…*

alimentan de los pastos naturales que crecen a gran altitud (Figura 6.3)[919], cuya disponibilidad está sometida a los cambios estacionales. La cantidad de alimento disponible varía de la época húmeda (diciembre a marzo) a la época seca (mayo a octubre) pero los animales se adaptan a estos cambios depositando capas de grasa subcutánea, muscular y retroperitoneal durante la época húmeda, que movilizan en las épocas de escasez. Además, tienen una alta eficiencia digestiva con alimentos de baja calidad que está relacionada con el mayor tiempo de retención de éstos en su tracto digestivo. Los camélidos regurgitan y vuelven a masticar la hierba que ingieren, como hacen los rumiantes, pero son mucho más eficientes que éstos en la extracción de proteína y energía de los forrajes de pobre calidad. La boca presenta labio leporino (Figura 6.4)[920], lo que les confiere mejores condiciones para asir y recolectar la dura hierba con gran eficiencia. Los dientes incisivos están colocados oblicuamente y tienen un crecimiento continuo, semejante al de los roedores, razón por la cual pueden seguir cortando el forraje con eficacia a pesar del paso de los años, lo que favorece la longevidad de estos animales[921].

El número de camélidos existentes en la época del Tahuantinsuyo se ha estimado en 23 millones de llamas y 7 millones de alpacas, lo que demuestra la dependencia de la población de estos animales.

Tras la llegada de los españoles al Perú en 1532, se modificó fuertemente el orden político, social y económico previo, lo que afectó en gran manera a los camélidos domésticos, cuyo número decayó de forma notable por efecto de:

- El sacrificio de cientos de miles de llamas y alpacas para el abastecimiento de carne a los conquistadores y otros usos.

- Su sacrificio para extraer y llevar a España las piedras bezoares que se hallaban en sus estómagos e intestinos para emplearlas en ciertas prácticas médicas y como antídotos contra algunos venenos.

- La gran mortandad ocasionada por la epidemia de sarna sarcóptica de 1544, que casi acabó con los camélidos del Perú.

- La introducción por los españoles de ganado equino, asnal, vacuno, ovino y porcino, que los desplazó a los lugares más marginales de pastoreo de los Andes.

PAÍS	CAMÉLIDO				
	Llama	Alpaca	Vicuña	Guanaco	Total
Perú	1.120.600	3.205.200	160.700	3.800	4.490.300
Bolivia	2.976.000	364.400	61.600	1.000	3.403.000
Argentina	202.100	500	70.000	771.000	1.043.600
Chile	79.300	45.200	27.900	23.800	176.200
Ecuador	10.200	6.000	2.500	---	18.700
Total	4.388.200	3.621.300	322.700	799.600	9.131.800

Tabla 6.1. Censo de camélidos en los países andinos hacia 2005-2007

Al término del virreinato, al parecer, quedaban en el territorio del Alto y Bajo Perú solamente 440.000 alpacas y algo más de un millón de llamas.

[919] ALBUM.ES. *Llamas pastando.* https://album.es/fotos/imagenes/llamas-pastando/gmx-niv14-con75.htm. Consultada el 5 de octubre de 2024.
[920] https://i.pinimg.com/originals/d3/38/91/d338913cba5cee63fadfcd2c958f5ed4.jpg. Consultada el 5 de octubre de 2024.
[921] PINTO, C.E.; MARTÍN, M.; CID, M.D. “Camélidos sudamericanos …”. Págs. 28-30.

Una vez alcanzada la independencia de España, los intentos de desarrollo de la cabaña de camélidos en las nuevas repúblicas no alcanzaron las metas perseguidas por varias razones, dos de ellas, muy importantes: no se tuvo en cuenta la identidad cultural de los productores de estos animales, y que se impuso una política desarrollista que ocasionó un choque de valores culturales, que dieron al traste con el desarrollo integral del sector[922].

La Tabla 6.1[923] muestra un resumen de la estimación del número de camélidos con datos de 2005, 2006 y 2007 según el Ministerio de Desarrollo Rural, Agropecuario y Medio Ambiente boliviano. Perú y Bolivia eran los países que acumulaban más cabezas, dominando en el número de ejemplares de tres de las cuatro especies. El país de mayor importancia era Perú, que poseía el 88% de las alpacas, 26% de las llamas y el 50% de las vicuñas. Bolivia disponía del 68% de las llamas, el 10% de las alpacas y el 19% de las vicuñas. Por su parte, Argentina prácticamente acaparaba los guanacos, con un 96% de la cabaña.

6.2. Domesticación de los camélidos

La domesticación de los camélidos es un proceso tratado por muchos autores que discuten en qué lugar se originó y cuáles fueron las causas que la produjeron. Ha sido definida como[924]:

- La existencia de una población de individuos separados fenotípicamente de sus ancestros silvestres, con específicas conformaciones de rebaño acordes con los patrones productivos deseados.

- La captura, amansamiento y remoción de los animales de una especie con características particulares de su hábitat natural, y su mantenimiento bajo control para su procreación.

En conclusión, sería un cambio producido por el hombre sobre algunos animales que les son útiles para determinados fines. Mediante esta práctica, las sociedades indígenas adoptaron una economía pastoril frente a la basada en la caza que regía previamente.

Tradicionalmente se consideraba al guanaco como el ancestro de las llamas y alpacas domésticas, mientras que se pensaba que la vicuña nunca había sido domesticada[925]. Más recientemente, aunque se han propuesto diversas teorías sobre el origen de los camélidos modernos, los resultados de los estudios realizados con el ADN ribosómico, parecen indicar que:

- Las vicuñas constituyen un género aparte.

- Las llamas fueron domesticadas a partir de los guanacos[926].

- Las alpacas serían un cruce entre vicuñas y guanacos[927].

---

[922] MINISTERIO DE DESARROLLO RURAL, AGROPECUARIO Y MEDIO AMBIENTE DE BOLIVIA. *Política para el desarrollo con identidad del sector camélido*. Ministerio de Desarrollo Rural, Agropecuario y Medio Ambiente. La Paz. 2008. Págs. 1-4, 9.

[923] Autor con datos de MINISTERIO DE DESARROLLO RURAL, AGROPECUARIO Y MEDIO AMBIENTE DE BOLIVIA. *Política para el desarrollo …* Pág. 9. Cantidades redondeadas a la centena.

[924] LÓPEZ, M. L. *Domesticación de camélidos en Sudamérica.* Especial NAyA. Vol. 1. 2001. https://www.equiponaya.com.ar/naya2001/htm/articulos/Maria_Laura_Lopez.htm. Consultada el 3 de noviembre de 2024.

[925] EGEY, J.; MIRAGAYA, M. "Los Camélidos Sudamericanos". *Sitio Argentino de Producción Animal. pR 7*. Nº 2. 2006. Págs. 20-22.

[926] Existen por lo menos dos tipos de llamas: qara, que no da lana, y chaku, que sí la da.

[927] Se ha comprobado la existencia de dos tipos de alpaca: suri, de lana muy fina, y wagayo, de lana basta.

¿Dónde y cuándo comenzó la domesticación? Sobre este particular no hay acuerdo entre los especialistas. Los restos arqueológicos muestran que fue un proceso que tuvo lugar a escala regional, con una relativa simultaneidad, si bien con desfases temporales[928]. Estos relictos corresponden a restos de huesos, fibra y tejidos. En los estudios paleozoológicos, en general, las pruebas más importantes que se utilizan para estudiar el proceso de domesticación son los cambios del tamaño corporal de los animales, el aumento de sus variaciones morfológicas, los cambios en la curva de supervivencia y el incremento de la cantidad de animales de una especie en relación con otras que viven en la misma región.

No obstante, estas transformaciones no han sido registradas en los camélidos sudamericanos debido al hecho de que en ellos la variación entre el guanaco y la llama, y la vicuña y la alpaca, prácticamente no existe. Es más, con la excepción del cráneo y de la mandíbula, los huesos de las cuatro especies son tan parecidos que no se han podido establecer las características identificativas de los restos arqueológicos a nivel de especie. Por ello, la práctica consiste en separar los animales grandes de los pequeños, aunque en ambos grupos puede haber restos tanto de animales domésticos como silvestres. En consecuencia, en el caso específico de los camélidos sudamericanos, la evidencia de la domesticación se refleja fundamentalmente en los cambios de los patrones del uso de los animales, más que en las modificaciones anatómicas de los mismos[929].

Figura 6.5. Puna de Junín

La puna de Junín (Figura 6.5[930], actual Perú) parece ser el centro inicial del proceso de domesticación, debido a que se han encontrado evidencias que datan del 6000 AP. Dicho territorio presenta condiciones ambientales muy favorables para ello.

También se han propuesto los márgenes de las tierras altas del centro sur de Perú (6000 AP y 5000 AP en el Callejón de Huaylas), Bolivia (Lago Titicaca), norte de Chile (4815 AP y 4050 AP en Puripica; 4300 AP en el salar de Atacama y Tulan 52) y Noroeste de Argentina (4000 AP y 3400 AP en la puna de Jujuy; 2600 AP en Morro de la Ciénaga Chica), probablemente a altitudes comprendidas entre 4.000 y 4.900 msnm.

[928] LÓPEZ, M. L. *Domesticación …*
[929] BONAVIA, D. *Los camélidos sudamericanos. Una introducción a su estudio.* Lima. 1996. Pág. 228.
[930] SAEZ, S.A. *La ocupación del sitio de San Blas, Óndores- Junín*. Tesis para optar por el Título Profesional de Licenciado en Arqueología. Universidad Nacional Mayor de San Marcos. Lima. 2019. Pág. 10. Modificada.

Es posible que el manejo de camélidos comenzara hacia el 9000 AP. Hay consenso en que la alpaca fue la primera en ser domesticada, en sitios húmedos pertenecientes a la región central del Perú, mientras que las llamas lo fueron en los sitios secos del sureste de dicho país. Entre el inicio de este proceso y el origen de la llama y la alpaca parecidas a las actuales pasaron unos 4.000 años.

No se conocen bien cuáles fueron las causas que impulsaron la domesticación. Lo que sí se sabe es que llegó después de un largo proceso iniciado por la caza especializada (Figura 6.6)[931], cuando los hombres ya tenían conocimiento de su comportamiento social y territorial; seguidamente, comenzaron a dominar hábitat, por lo que, desde entonces, los camélidos ya pueden considerarse como semi domesticados; finalmente llegó el control humano sobre el apareamiento, estableciéndose el pastoreo de los que ya se consideran domésticos.

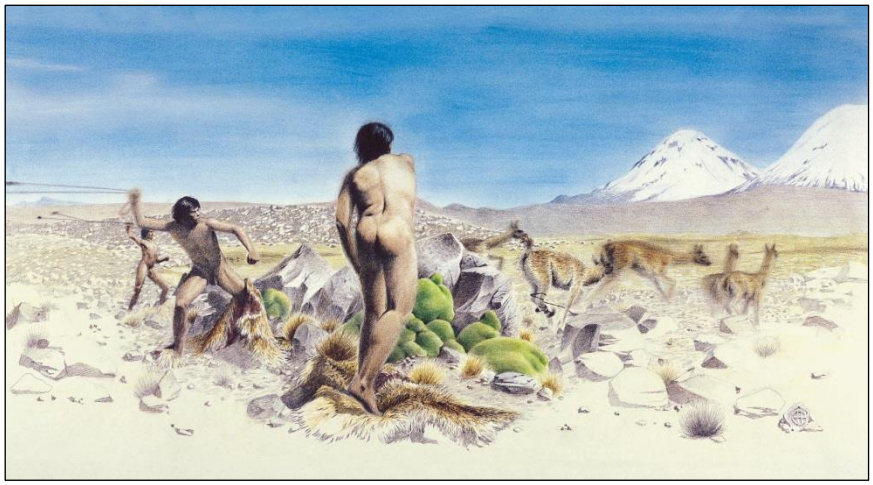


Figura 6.6. Caza de camélidos

Las razones que han expuesto los distintos investigadores para explicar el inicio de la domesticación son variadas:

- Las intervenciones humanas provocaron un desequilibro en la población de camélidos que disminuyó su tasa reproductiva, lo que forzó a los cazadores a comenzar una estrategia para seguir contando con este recurso animal.

- Los hombres modificaron su relación con estos animales cuando aprendieron su comportamiento en las manadas.

- Cuando la caza disminuyó existente, los humanos comenzaron a cruzar las distintas especies.

- La obtención de carne y, en mayor medida, de su lana y su uso como animales de carga.

- El mayor conocimiento del territorio llevó a emplear mejor sus recursos.

- Al ser la puna un lugar ambientalmente severo, el hombre buscó la domesticación como medio para garantizar la reserva de alimentos.

- El rebaño constituía la riqueza concentrada y localizada del hombre.

- La elevada densidad de población de los cazadores-recolectores ocasionó problemas en el medioambiente por lo que tuvieron que desarrollar técnicas para poder subsistir en ese lugar recurriendo, entre ellos, a la cría de camélidos.

[931] PÉREZ DE ARCE, J. "Cazadores cordilleranos", 1997. En *ALDUNATE, C. (Ed.) La cordillera de los Andes al sur de América.* Santiago de Chile. 2019. Págs. 128-129. Modificada.

- Entre 6500 AP y 3500 AP hubo un periodo seco que llevó a la concentración de los humanos cerca de los recursos; por tal motivo esperarían a momentos después del 6000 AP para proceder a la domesticación.

- Los grupos arcaicos tardíos, por su experiencia en la captura de camélidos, seleccionándolos adecuadamente lograron iniciar la domesticación; la captura en vivo de los recién nacidos pudo significar el comienzo de una crianza experimental[932].

Los registros de la domesticación son variados. En primer lugar, la presencia de corrales con capas de estiércol de camélidos en su superficie, que suele estar descompuesto, compactado y transformado. Así ocurre en el sitio de Asana, en el sur de Perú, entre el 4400 y el 4000 AP, lo que sugiere una sociedad pastoril.

Una segunda evidencia son los restos óseos pertenecientes a neonatos, ya que no se cazaba a estos animales recién nacidos puesto que de ellos no se podían obtener carne, lana, huesos, tendones ni pieles en las cantidades necesarias para el hombre, que los conseguían de animales más grandes.

Figura 6.7. Llamas (1854-1855)[933]

Figura 6.8. Llama (1648)[934]

Un tercer indicativo son los artefactos líticos hallados en los yacimientos vinculados a la domesticación de camélidos, que pueden dar a conocer un cambio en la forma de subsistencia. Se han hallado útiles de piedra de forma lanceolada o foliácea diversa en las punas de Junín y de Atacama.

Finalmente, este proceso se ha detectado a partir de productos textiles (utilizando el vellón de los animales que, convenientemente analizado, puede discriminar si pertenecía a llamas o a alpacas), y de pinturas y grabados rupestres con imágenes de camélidos que indican su estado doméstico (Figura 6.9)[935].

---

[932] (1) LÓPEZ, M. L. *Domesticación …* ; (2) EGEY, J.; MIRAGAYA, M. "Los Camélidos …". Págs. 20-22.
[933] RODRÍGUEZ, G.O. *Las llamas (Lama glama): "Carneros de la tierra".* HISTORIAS ZOOLÓGICAS. 2018. https://historiaszoologicas.blogspot.com/search?q=llamas. Consultada el 7 de octubre de 2024. Modificada.
[934] RODRÍGUEZ, G.O. *Las llamas (Lama glama) …* Modificada.
[935] Izq.: CABELLO, G.; GALLARDO, F. "Arte rupestre del desierto de Atacama. Arqueología y estilos". En *BRANCOLI, B. (Ed.). Desde la puna hacia la costa. Dibujos de arte rupestre del desierto de Atacama.* Santiago. 2019. Citado en BERENGUER, J. "Acerca de la identificación de animales en el arte rupestre de la cordillera atacameña, Chile". *Boletín de la Sociedad de Investigación del Arte Rupestre de Bolivia (SIARB)*. Nº 38. 2024. Pág. 120. Panel de pinturas en el sur del salar de Atacama, con camélidos aparentemente

Los restos que proporcionan los yacimientos arqueológicos difícilmente permiten identificar si pertenecen a animales silvestres o domésticos y, además, como se ha indicado anteriormente, resulta complicado discriminar los que corresponden a cada uno de los cuatro géneros de camélidos. Para ello se suelen utilizar, con éxito variable, la morfología de los dientes incisivos, el desgaste de los molares, la osteometría y el análisis de los vellones de lana.

Figura 6.9. Pinturas murales de camélidos

La edad de los animales se puede estimar estudiando el estado de fusión de los huesos y la erupción (dientes de leche y permanentes) y el desgaste que presentan los dientes.

Pese a las dificultades mencionadas, se ha apreciado que los animales domésticos se diferencian de los silvestres en los aspectos siguientes:

- Menor tamaño corporal.
- Aumento de la variación morfológica.
- Diferencias en la fibra del vellón.
- Incremento de la cantidad de lana en el vellón.

---

salvajes siendo capturados y dominados con cuerdas y cazadores blandiendo armas arrojadizas contra otros ejemplares, varios de ellos abatidos por dardos.
Dcha. arriba: BERENGUER, J. "Caravaneros y guerreros en el arte rupestre de Santa Bárbara, Alto Loa". En *SEPÚLVEDA, M.; BRIONES, L.; CHACAMA, J. Crónicas sobre la piedra. Arte Rupestre de las Américas*. Arica. 2022. Pág. 193. Figuras humanas frontales usando tocados en forma de arco y trajes rectangulares con diseños en su interior, a veces unidos por una línea a camélidos con bultos sobre el lomo; hileras de camélidos que sugieren tráfico de caravanas.
Dcha abajo: POZZI-ESCOT, M. "Los petroglifos de Toro Muerto (Valle de Majes, Arequipa-Perú), inventario y registro". En *SEPÚLVEDA, M.; BRIONES, L.; CHACAMA, J. Crónicas sobre la piedra. Arte Rupestre de las Américas*. Arica. 2022. Pág. 354. Modificada. Presencia de varios motivos relacionados al tráfico de caravanas tales como hileras de camélidos, camélidos guiados por hombres. Edad 800-1500 d.C.

Figura 6.10. Llamas en un pueblecito serrano[936]

Tras ser domesticados, los camélidos fueron empleados por las sociedades pastoriles de diversas formas, obteniendo de ellos y aprovechando su lana, carne, piel, sebo, huesos, estiércol, sangre, vísceras y tendones; también se ha observado su utilización en el transporte, los sacrificios rituales y ceremonias religiosas, para la medicina y, ocasionalmente, como cabalgadura[937].

En definitiva, el proceso de domesticación fue complejo y su modelo ha sido propuesto por Yacobaccio y Vilá[938], remitiéndose a sus trabajos a aquellos que deseen profundizar en el asunto cuya descripción desborda el objetivo de este estudio.

6.3. Primeras descripciones de los españoles y europeos

Seguidamente se reproducen y comentan las descripciones más singulares de los camélidos que, normalmente, se refieren a animales no identificados pero que, en la época virreinal, ya presentaban notables diferencias morfológicas.

Todos los investigadores que han estudiado esta cuestión están de acuerdo en que la primera referencia a los camélidos sudamericanos se debe a Antonio Pigafetta, criado de Fernando Magallanes, que embarcó con él en su periplo alrededor del mundo. En el diario que dejó, describió el puerto de San Julián, en la Patagonia, donde la expedición invernó, señalando que el 19 de mayo de 1520 tuvieron un primer contacto con un poblador local[939]. Esta persona iba vestida con una capa:

> *de pieles cosidas entre sí, de un animal que abunda en el país, según tuvimos ocasión de verlo después. Este animal tiene la cabeza y las orejas de mula, el cuerpo de camello, las piernas de ciervo y la cola de caballo, cuyo relincho imita. Este hombre* (Figura 6.13)[940] *tenía también una especie de calzado hecho de la misma piel. Llevaba en la mano izquierda un arco corto y macizo, cuya cuerda, un poco más gruesa que la de un laúd, había sido fabricada de una tripa del mismo animal.* […] (Las mujeres) *conducían cuatro de los animales de que he hablado, pero eran nuevos, y los tiraban de una especie de cabestro. Se sirven de estos nuevos para atrapar los adultos: los atan a un arbusto; los adultos vienen a juntarse con ellos y los cazadores, ocultos*

[936] SERRANO, G.; CRESPO, D. *Tierras del Kosko*. La Paz. 1938. Pág. 35.
[937] (1) LÓPEZ, G. E. J.; ORSIB, J. P. "Intensificación y domesticación de camélidos en los Andes centro-sur: variabilidad y procesos de cambio en la puna de Salta, Argentina*". Cuadernos del Instituto Nacional de Antropología y Pensamiento Latinoamericano - Series Especiales.* Vol. 7. N° 2. 2019. Págs. 149-159; (2) LÓPEZ, M. L. *Domesticación …*
[938] (1) YACOBACCIO, H. D.; VILÁ, B. "La domesticación de los camélidos andinos como proceso de interacción humana y animal". *Intersecciones en Antropología*. Nº 14. 2013. Págs. 227-238; (2) YACOBACCIO H. D.; VILÁ B. L. "A model for llama (Lama glama Linnaeus, 1758) domestication in the southern Andes". *Anthropozoologica*. Vol. 51. Nº 1. 2016. Págs. 5-13.
[939] BONAVIA, D. *Los camélidos sudamericanos…* Págs. 254-255.
[940] ALDUNATE, C. *Estrecho de Magallanes …* Pág. 41. Modificada.

en las malezas, los matan a flechazos. […] *Al día siguiente* (un patagón) *obsequió al capitán uno de esos grandes animales de que hemos hablado, recibiendo en cambio otros presentes a fin de que nos trajese aún algunos más; pero desde ese día no le volvimos a ver*[941].

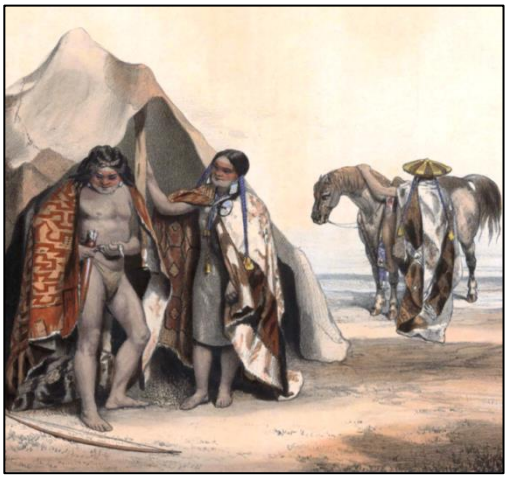


Figura 6.11. Patagones (1844)[942]

Figura 6.12. Grupo de patagones (1846)[943]

Figura 6.13. Chamán y grupo de la etnia selknam u ona que habitaba en la Tierra del Fuego, actualmente extinguida (c. 1920)

Por su parte, el contramaestre Francisco Albo, compañero de Pigafetta, dijo de ellos que eran como *camellos sin comba*[944] (Figura 6.14)[945].

[941] PIGAFETTA, A. *Primer viaje alrededor del globo.* Sevilla. 2012. Págs. 21-22, 23.
[942] ALDUNATE, C. *Estrecho de Magallanes. Tres descubrimientos.* Banco Santander-Museo Chileno de Arte Precolombino. Santiago de Chile. 2020. Págs. 32-33.
[943] ALDUNATE, C. *Estrecho de Magallanes …* Pág. 36.
[944] BONAVIA, D. *Los camélidos sudamericanos …* Pág. 255.
[945] MARCGRAVE, G.; PISO, W. *Historia Naturalis Brasiliae*. Amsterdam. 1648. Pág. 244. Biblioteca Digital Curt Nimuendaju. https://biblio.wdfiles.com/local--files/marcgrave-1648-historia/marcgrave_1648_historia.pdf. Consultada el 15 de octubre de 2024.

Figura 6.14. Camélido (1648)

Luis Ramírez formaba parte de la posterior expedición de Sebastián Caboto que, de 1526 a 1530, recorrió el Río de la Plata. Estando en algún lugar entre la unión de los rios Paraná y Uruguay, y la del Paraná con el Paraguay (aproximadamente entre las actuales ciudades de Buenos Aires y Corrientes), en 1528 describió el territorio por el que transitaban de la siguiente forma:

> *Es la tierra es muy sana y muy llana, sin arboledas. Hay en ella muchas maneras de cazas, como venados y lobos y raposos y avestruces y tigres. Estos son cosa muy temerosa. Hay muchas ovejas salvajes, de grandor de una muleta*[946] *de un año, y llevarán de peso dos quintales. Tienen los pescuezos muy largos a manera de camellos; son extraña cosa de ver. Allá envía el señor capitán general alguna a Su Majestad*[947].

En esta descripción Ramírez menciona unos camélidos grandes que eran capaces de llevar 92 kg, alguno de los cuales Caboto envió a España; en concreto, José Toribio Medina, basándose en una relación anónima de 1537, cita que remitió dos o tres animales al emperador Carlos I, junto con cartas y documentos, todos los cuales llegaron a España[948].

Durante su expedición, Caboto fue informado de la existencia del camino a Charcas, que pasaba por los dominios de:

> *ciertos indios que poseían muchas ovejas de la tierra, que tenían contratación con otras naciones muy ricas de plata y oro.*

Antes de llegar a ella se cruzaba por el territorio en el que vivían los indios comechingones, por lo que esta referencia amplia la zona de presencia de camélidos más allá del río Paraná[949].

El propio Caboto, en su Mapamundi de 1544 escribió una referencia a estos animales cuando describía el Río de la Plata, dejando constancia de su buen tamaño:

> *Hay en esta tierra unas ovejas grandes como asnos comunes, de figura de camellos, salvo que tienen la lana tan fina como seda, y otros muy diversos animales*[950].

El 28 de julio de 1530, en la Información realizada por los oficiales de la Casa de la Contratación de Sevilla una vez que regresó la armada de Caboto, que fue hecha para investigar acerca de lo que ocurrió durante el viaje, testificó, en primer lugar, Juan de Junco, tesorero de la expedición. Preguntado sobre las cosas que había en aquella tierra, contestó que, además de mucho metal que le parecía oro y de plata, había visto ovejas de las que *vinieron acá*[951].

---

[946] Muleta: Mula joven.

[947] MAURA, J.F. (Ed.). "Carta de Luis Ramírez a su padre desde el Brasil (1528)". *Lemir.* 2007. http://parnaseo.uv.es/Lemir/Textos/Ramirez.pdf. Consultada el 30 de octubre de 2024.

[948] MEDINA, J. T. *El veneciano Sebastián Caboto al servicio de España*. Tomo I. Santiago de Chile. 1908. Págs. 181-182. Nota 8.

[949] ZAPATA, A. *Caminos de America*. Santa Fe. 1940. Pág. 59.

[950] CABOTO, S. *Mapamundi.* 1544. Tabula prima. Leyenda 7. https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b55011003p/f1.item.zoom. Consultada el 30 de octubre de 2024.

[951] Información hecha por los oficiales de la Casa de la Contratación de Sevilla luego que llegó la armada de Sebastián Caboto, acerca de lo que ocurrió en el viaje. Sevilla, 28 de Julio de 1530. En *MEDINA, J. T. El veneciano Sebastián Caboto al servicio de España*. Tomo II. Santiago de Chile. 1908. Pág. 151.

Un segundo testigo, el alemán Casamires Noremberguer, respondió a la misma pregunta diciendo que, además de los metales preciosos, vio:

> *ganados como los que trajo Roger Bario y ovejas como las de acá, porque este testigo vio pellejos de ellas*[952].

lo que parece indicar que en el Río de la Plata había dos tipos de camélidos, uno de tamaño mucho mayor que el otro.

Al día siguiente, se tomó testimonio al propio Sebastián Caboto que, sobre la misma cuestión, dijo que:

> *asimismo hay muchas ovejas de las que trajo el dicho Calderón, y avestruces la tierra adentro, y que las dichas ovejas son malas de tomar. Preguntado si hay algunas ovejas como las de acá, dijo que este testigo supo por información de indios que en la dicha tierra había unas ovejas pequeñas de que hacían ropas y eran mansas*[953].

Por tanto, en su declaración confirma la existencia de dos tipos de ovejas, las grandes que había mandado a España, y las pequeñas, de las que se aprovechaba su lana para hacer ropas, que no había visto. Tras lo cual, cabe preguntarse si en aquella época había:

- Llamas del mismo tipo, unas con crecimiento mucho más desarrollado que las otras.
- Dos tipos de llamas, unas grandes de carga y otras pequeñas productoras de lana.
- Llamas grandes de carga y alpacas pequeñas productoras de lana.
- Otro tipo de camélido grande, hoy desaparecido, y llamas o alpacas pequeñas lanudas.

En el caso de Perú, apenas llegados los españoles se encontraron con las llamas y alpacas domesticadas y no tardaron mucho en conocer las especies silvestres. Como animales extraños que eran, sus formas y costumbres llamaron su atención, describiéndolos tomando como referencia los seres aparentemente similares conocidos en España. Así, se les denominó carneros, ovejas o corderos de la tierra (macho, hembra y cría), considerándolos seres similares a los camellos, pero sin joroba. La primera descripción de un camélido, aunque escueta, es probablemente la de Alonso Enríquez de Guzmán, que escribió entre 1535 y 1539 una autobiografía que la incluía. Tratando de la gente que encontró allí, habla de sus vestimentas y aforros, en los siguientes términos:

> *Tienen y hacen muchas ropas de diversas maneras. Hay colores hermosos de lanas de ovejas y de pluma y de oro y plata tirada; y de este metal, grandes vajillas labradas; muchas pieles y aforros galanes y provechosas para el frío, el cual es tan grande que es un frío pintado el de Burgos y aun el de Alemania. Estos aforros son de lana de las dichas ovejas, las cuales son grandes y de carga. Dómanlas como allá hacemos. Las bestias llevan 4 arrobas de peso; andan muy llano. Los carneros llevan algo más.*

Como bien indica Bonavia, Enríquez no estaba familiarizado con estos animales, ya que afirmaba que debían ser domados como los caballos, cuando en realidad el trato del hombre con las llamas y las alpacas, ya entonces animales domésticos, era muy diferente[954]. Habla de ovejas y carneros, éstos más robustos, debiendo referirse a hembras y machos, respectivamente.

Pedro Cieza de León recorrió el Perú entre 1547 y 1550 acompañando a los primeros conquistadores y dejó escrita su opinión acerca de los camélidos que fue conociendo en su marcha por el territorio. A ellos dedicó enteramente el capítulo CXI de su *Crónica del Perú*[955], publicada en 1553, comentando lo poco que entonces se sabía sobre ellos y la importancia que tenían para los nativos:

---

[952] Información hecha por los oficiales de la Casa de la Contratación … Pág. 153.
[953] Información hecha por los oficiales de la Casa de la Contratación … Pág. 164.
[954] BONAVIA, D. *Los camélidos sudamericanos …* Pág. 264.
[955] CIEZA DE LEÓN, P. *Parte primera de la crónica del Perú.* Sevilla. 1553. F. 124r-125r.

Paréceme que de ninguna parte del mundo se ha oído ni entendido que se hubiesen hallado la manera de ovejas como son las de estas Indias, especialmente en este reino, en la gobernación de Chile y en algunas de las provincias del Río de la Plata, puesto que podrá ser que se hallen y vean en partidas que nos están ignotas y escondidas. Estas ovejas digo que es uno de los excelentes animales que Dios crió, y más provechoso, el cual parece que la Majestad divina tuvo cuidado de criar este ganado en estas partes para que las gentes pudiesen vivir y sustentarse. Porque por vía ninguna estos indios, digo los serranos del Perú, pudieran pasar la vida si no tuvieran de este ganado, o de otro que les diera el provecho que de él sacan, el cual es de la manera que en este capítulo diré.

En los valles de los llanos, y en otras partes calientes, siembran los naturales algodón, y hacen sus ropas de él, con que no sienten falta ninguna, porque la ropa de algodón es conveniente para esta tierra.

En la serranía, en muchas partes, como es en la provincia de Collao, los soras y charcas de la villa de La Plata, y en otros valles, no se cría árbol, ni el algodón aunque se sembrara daría fruto. Y poder los naturales, si no lo tuvieran de suyo, por vía de contratación haber ropa todos, fuera cosa imposible. Por lo cual el dador de los bienes, que es Dios, nuestro Sumo Bien, crió en estas partes tanta cantidad del ganado que nosotros llamamos ovejas, que si los españoles con las guerras no dieran tanta prisa a lo apocar, no había cuento ni suma lo mucho que por todas partes había. Mas, como tengo dicho, en indios y ganado vino gran pestilencia con las guerras que los españoles unos con otros tuvieron. Llaman los naturales a las ovejas llamas y a los carneros urcos. Unos son blancos, otros negros, otros pardos. Su talle es que hay algunos carneros y ovejas tan grandes como pequeños asnillos, crecidos de piernas y anchos de barriga; tira su pescuezo y talle a camello; las cabezas son largas, parecen a las de las ovejas de España. La carne de este ganado es muy buena si está gordo, y los corderos son mejores y de más sabor que los de España. Es ganado muy doméstico y que no da ruido. Los carneros llevan a 2 y a 3 arrobas de peso muy bien, y en cansando no se pierde, pues la carne es tan buena. Verdaderamente en la tierra del Collao es gran placer ver salir los indios con sus arados en estos carneros, y a la tarde verlos volver a sus casas cargados de leña. Comen de la hierba del campo. Cuando se quejan, echándose como los camellos, gimen. Otro linaje hay de este ganado, a quien llaman guanacos, de esta forma y talle, los cuales son muy grandes y andan hechos monteses por los campos manadas grandes de ellos, y a saltos van corriendo con tanta ligereza que el perro que los ha de alcanzar ha de ser demasiado ligero. Sin éstos, hay asimismo otra suerte de estas ovejas o llamas, a quien llaman vicuñas; éstas son más ligeras que los guanacos, aunque más pequeñas; andan por los despoblados, comiendo de la hierba que en ellos cría Dios. La lana de estas vicuñas es excelente, y toda tan buena que es más fina que la de las ovejas merinas de España. No sé yo si se podrían hacer paños de ella; sé que es cosa de ver la ropa que se hacía para los señores de esta tierra. La carne de estas vicuñas y guanacos tira el sabor de ella a carne de monte, más es buena. Y en la ciudad de La Paz comí yo en la posada del capitán Alonso de Mendoza cecina de uno de estos guanacos gordos, y me pareció la mejor que había visto en mi vida. Otro género hay de ganado doméstico, a quien llaman pacos (alpacas), *aunque es muy feo y lanudo; es del talle de las llamas u ovejas, salvo que es más pequeño; los corderos, cuando son tiernos mucho se parecen a los de España. Pare en el año una vez una de estas ovejas, y no más.*

Las descripciones de Cieza son breves pero acertadas pues identifica perfectamente los cuatro tipos de camélidos que había; sin embargo, distingue dos tipos de llamas: las ovejas llamas y los carneros urcos, que corresponden respectivamente a los animales de carga y para carne, tal como posteriormente propondría Pedro Gutiérrez de Santa Clara.

Cieza, incluso dejó un dibujo, el primero que se conoce, de los camélidos andinos (Figura 6.15)[956]. Su modelo influyó notablemente en posteriores representaciones de otros autores. En la Tercera parte de su crónica, explicó el nombre que le dieron los españoles:

A estos animales, que llaman los indios como yo conté en mi primera parte, pusieron los españoles ovejas, porque les vieron lana y ser tan mansos y domésticos[957].

[956] CIEZA DE LEÓN, P. *Parte primera …* F. 124v. Modificada.
[957] CIEZA DE LEÓN, P. *Crónica del Perú. Tercera parte.* Lima. 1987. Pág. 62.

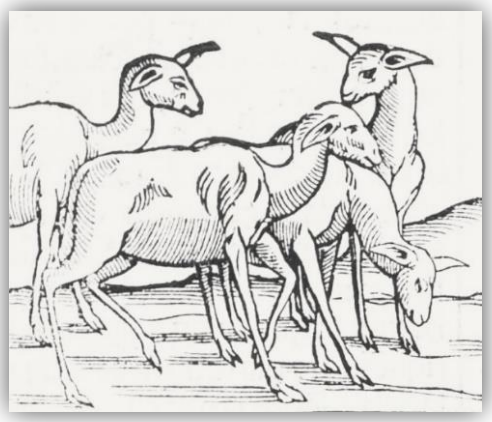


Figura 6.15. Camélidos según Cieza de León (1553)

El alemán Ulrico Schmidl[958] viajó al Río de la Plata en 1535 formando parte de la expedición de Pedro de Mendoza. Asistió a la primera fundación de Buenos Aires y, después, recorrió durante 20 años Paraguay y el Chaco. Regresó a su país en 1554, publicando las impresiones de su largo viaje en 1567, en alemán, y posteriormente, en 1599, en latín. En su obra incluye unos comentarios sobre las llamas, a las que describió grandes como *un pequeño mulo romo*[959]. Su descripción coincide con las hechas poco antes en el mismo lugar por Luis Ramírez y Sebastián Caboto. A este respecto cabe señalar que, a pesar de que la región litoral del río Paraná no es el hábitat habitual de las llamas, su presencia está documentada, además de por los testimonios anteriores, por los registros arqueológicos de cerámicas que representan camélidos, tanto grabados como pintados[960]. La Figura 6.16[961] muestra la citada zona, que comprende una banda de unos 450 km de longitud entre las localidades de Reconquista y Goya (Corrientes) y las de Rosario (Santa Fe) y Victoria (Entre Ríos). Los hallazgos cerámicos de camélidos se extienden a ambas márgenes y a lo largo de todo el cauce del Paraná, mayormente procedentes de excavaciones cuyos restos tienen una antigüedad comprendida entre 324 AP y 1380 años AP (años 641 a 1697). Una selección se muestra en la Figura 6.17[962].

El cronista Gonzalo Fernández de Oviedo nunca estuvo en el Perú pero recibió información de primera mano de los hechos y escritos de estos años acerca de este territorio, cuya descripción realizó en 1550; refleja, por tanto, la situación y conocimientos del momento en base a los testimonios de los actores directos. Como Cieza, dedicó un capítulo de su *Historia general* a los camélidos americanos. Decía el cronista mayor del reino:

> *En la Nueva Castilla y gobernación del marqués don Francisco Pizarro, donde fue rey y señor el riquísimo Atabalipa* (Atahualpa)*, tienen los indios tres maneras de ovejas: unas pequeñas como cabras de Guinea, y otras algo mayores, y otras mayores que todas. Las grandes son del tamaño de asnos pequeños; pero son enjutas de piernas, y el cuello largo y muy semejantes a los camellos, salvo que éstas no tienen corcova, como el camello; más en pies y manos y todo lo demás, muy semejantes son a los camellos. Rumian como ovejas, y son tales, que los indios se sirven de ellas de cargarlas y llevar en ellas lo que les place, con que el peso sea moderado.* […] *En la tierra llana llaman a este animal col, y en la sierra le dicen llama, y al macho o carnero de estos llaman urco, y al cordero uña. Y son lindos animales a la vista, y muy mansos*

[958] SCHMIDL, U. *Crónica del viaje a las regiones del Plata, Paraguay y Brasil.* Buenos Aires. 1948.
[959] SCHMIDL, U. *Crónica del viaje …* Pág. 335.
[960] CORNERO, S. "El camino de las llamas en la arqueología del río Paraná". *Anti.* Documentos de Trabajo. 4. 2021.
[961] CORNERO, S. "El camino de las llamas …". Pág. 13. Modificada.
[962] CORNERO, S. "El camino de las llamas …". Págs. 21, 23, 26, 28..

y domésticos. Las que son las medianas de los tres géneros que he dicho, ésas son las que tienen la lana muy fina, que parece seda, de que los indios hacen muy rica ropa. A mí me dio el

Figura 6.16. Hallazgos de camélidos en el rio Paraná

Figura 6.17. Cerámicas de camélidos halladas en el rio Paraná

adelantado don Diego de Almagro una de estas ovejas mayores en la ciudad de Panamá, y la embarqué en una carabela en el Nombre de Dios, y viniéndome por la mar, se murió en este golfo y nos la comimos; y es a mi parecer una de las mejores carnes del mundo. Las otras dos maneras de ovejas de aquella tierra yo no las he visto. (Figura 6.18)[963].

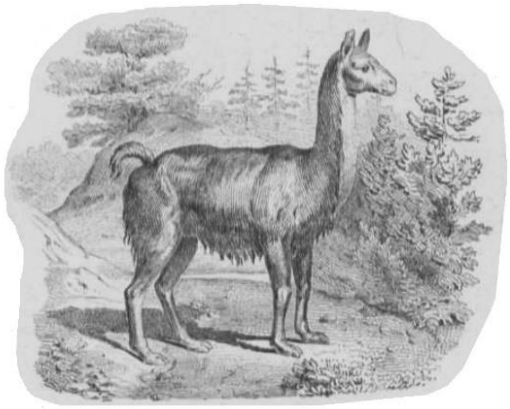


Figura 6.18. Llama en la Historia general de Fernández de Oviedo

Dicen algunos vecinos de esta ciudad de Santo Domingo que han estado en aquella tierra, que las unas y las otras es muy buena carne. Son de los colores que son las ovejas de España, blancas y negras, y mezcladas de ambos colores, y la lana es llana y no merina, y por la mayor parte, las grandes son rasas y el pelo bajo, aunque en los lomos tienen más larga la lana. Las medianas son bermejas y blancas, mezcladas en estos dos colores juntas y cada una por sí. De

963 FERNÁNDEZ DE OVIEDO, G. *Historia general y natural de las Indias, islas y Tierra Firme del mar océano.* Primera Parte. Madrid. 1851. Pág. 418.

las pequeñas, que son más salvajes, se acaece ver bravas en el campo, piaras de 500 y 1.000 de ellas juntas, y muy finas, negras[964].

Con toda probabilidad, Fernández de Oviedo describió su llama y, también, por referencias, otros animales que nunca había visto, como la alpaca y la vicuña.

Bartolomé de las Casas también dejó escritos sobre los camélidos pero utilizó los textos de Cieza y, muy posiblemente, del cronista Pedro Gutiérrez de Santa Clara[965].

Tampoco estuvo en Perú Francisco López de Gómara pero en su *Historia general de las Indias*, cita los camélidos varias veces. Cuenta que, en 1531, en su camino a Perú, Francisco Pizarro se detuvo en la isla de Puná, en el golfo de Guayaquil (actual Ecuador), comprobando que *estaba llena de gente, de ovejas cervales y de venados*. Igualmente los encontró en el río Chira (sur de Ecuador-norte de Perú), en donde los españoles los utilizaban para alimentarse. Estas ovejas, sin duda eran camélidos. Relataba también que los incas las sacrificaban en sus ritos religiosos. En la guerra que mantuvo Diego de Almagro contra los indios, informaba que éstos llevaban consigo 15.000 ovejas, denominadas del Sol, que habían recogido de los distintos templos en donde vivían[966]. Almagro, incluso:

proveyó de agua su ejército en los despoblados con ovejas, que llevaban a cuatro y más arrobas de ella en odres y zaques de otras ovejas, y aun muchos españoles fueron cabalgando en ellas; aunque no es caballería, para su cólera[967].

Hablando de aquella tierra decía de ellas:

[…] *El Collao, tierra rica de oro, que chapan con ello los oratorios y cámaras, y abundante de ovejas, que son algo acamelladas de la cruz adelante, aunque más parecen ciervos. Las que llaman pacos crían lana muy fina;* […] *Hay dos suertes de pacos, que llaman los españoles ovejas, y son, como en otro cabo dijimos, unas domésticas y otras silvestres. La lana de las unas es grosera, y de las otras fina, de la cual hacen vestidos, calzado, colchones, mantas, paramentos, sogas, hilo y la borla que traen los incas. Tienen grandes hatos y granjería de ellas en Chincha, Caxamalca y otras muchas tierras, y las llevan y traen de un extremo a otro corno los de Soria y Extremadura*[968].

López de Gómara se refiere a los pacos (alpacas) que, ciertamente, producen lana de calidad. Sin duda debió tener un informante que conoció de cerca estos animales, que no fue, por lo menos en este caso concreto, Agustín de Zárate con el que tiene coincidencias, como ocurre en el primer párrafo citado[969].

El contador y cronista Agustín de Zárate sí que los vio personalmente, dejando sobre ellos unos breves comentarios, algunos de los cuales son sorprendentemente parecidos a los de Gómara a quien, sin duda, un informante se los debió pasar. Decía Zárate:

Porque entre otras propiedades que tienen estas ovejas del Perú, es una de llevar 2 y 3 arrobas (23-34 kg) *de carga como camellos, con quien tienen mucha semejanza en el talle, si no le faltase la giba de los camellos. Y también las han impuesto los españoles en que lleven una persona cabalgando 4 y 5 leguas en un día.* […] *Es animal de gran fruto y provecho, porque tiene finísima lana, especialmente las que llaman pacos, que tienen las vedijas largas. Son de poco mantenimiento, especialmente las que trabajan, y comen maíz, que se pasan cuatro y cinco días*

[964] FERNÁNDEZ DE OVIEDO, G. *Historia general …* Lámina 5. Figura 6. Modificada.
[965] BONAVIA, D. *Los camélidos sudamericanos …* Págs. 265-266.
[966] LÓPEZ DE GÓMARA, F. *Historia General de las Indias.* Págs. 164, 167, 181, 190. En BIBLIOTECA VIRTUAL MIGUEL DE CERVANTES. https://www.cervantesvirtual.com/obra-visor/historia-general-de-las-indias--0/html/fef81d62-82b1-11df-acc7-002185ce6064_2.html. Consultada el 20 de octubre de 2024.
[967] LÓPEZ DE GÓMARA, F. *Historia General …* Pág. 194.
[968] LÓPEZ DE GÓMARA, F. *Historia General …* Págs. 205, 279.
[969] BONAVIA, D. *Los camélidos sudamericanos …* Pág. 265.

sin beber. La carne de ellas es tan sabrosa y sana como los carneros muy gordos de Castilla. Y de estas hay ya por toda la tierra carnicerías públicas[970].

¿Fue un despiste de Zárate considerar la alzada de los camélidos andinos similar a la de los camellos africanos? Igualmente llama la atención que un animal que llevaba habitualmente cargas de 20-30 kg pudiera ser destinado a cabalgadura de personas que, posiblemente, pesarían como mínimo el doble. ¿Está hablando de animales diferentes? Lo cierto es que, al final de su descripción, parece distinguir dos tipos, los de lana (pacos) y los que trabajaban. Los siguientes comentarios de Pedro Gutiérrez de Santa Clara tal vez añadan algo de claridad.

Nacido en Méjico hacia 1522, viajó al Perú en 1543 participando en las guerras civiles. Sobre ellas escribió una crónica cuya originalidad ha sido cuestionada por los historiadores que la consideran un plagio de los trabajos de otros cronistas. Algunos dudan, incluso, de que hubiera ido al Perú[971]; otros conceden que pudo estar en el Collao hacia 1546. Ciertos expertos han dado gran importancia a su obra; sin embargo, sus descripciones de los camélidos son confusas y, si de verdad los vio personalmente, su experiencia debió ser tal que no le permitió tener familiaridad con estos animales[972].

Gutiérrez de Santa Clara diferencia cinco tipos de camélidos: dos de pacos, y uno, respectivamente, de guanacos, urcos y llamas. Señala al respecto:

Figura 6.19. Llama (1799)[974]

Por aquí hay dos géneros de pacos, que propiamente son carneros y ovejas de esta tierra; la lana de ellos es muy grosera; sirve de hacer mantas groseras y frazadas, y para colchones y paños de corte de los baladís que ahora se hacen por acá. Y la otra lana es muy fina, de la cual se hacen las mantas y los vestidos muy ricos para los grandes señores, y de esta lana muy fina se hacía la borla que traían los Incas[973] *por insignia real, que otra persona de cualquier estado y condición que fuera no la podía traer en la frente, so pena que incurría en crimen lessa majestatis, y ahora la traen los curacas después que los Incas murieron. Otrosí, hay otros géneros de carneros, que a los unos llaman guanacos, que son como venados berrendos y corren muchísimo y andan por los despoblados a grandes manadas. El otro género llaman urcos, que son los carneros que se comen, y se traen a las ciudades a vender cantidad de ellos y se pesan en las carnecerías para todos, y es muy buena carne y sabrosa de comer, que son estos carneros tamaños como asnos sardescos*[975] *y son muy gordos. El otro género se dicen llamas; son muy grandes, las cuales cargan como a caballos o mulas que andan en las recuas, y hay grandísimos rebaños de ellos, que los indios las crían, y son ellas muy mansas y comen gentilmente maíz y andan enjaquimados como bestias asnales o mulares. De todos estos cinco géneros de carneros son muy buenos de comer, y el sebo de ellos parece manteca de puerco más que sebo de carnero, porque no empalaga, que con ello se guisa de comer y con ello se hacen pasteles y buñuelos y otros manjares de buen comer*[976].

---

[970] ZÁRATE, A. *Historia del descubrimiento y conquista de las provincias del Peru.* Sevilla. 1577. F. 23v.
[971] WIKIPEDIA. *Pedro Gutiérrez de Santa Clara.* https://es.wikipedia.org/wiki/Pedro_Guti%C3%A9rrez_de_Santa _Clara. Consultada el 20 de octubre de 2024.
[972] BONAVIA, D. *Los camélidos sudamericanos …* Pág. 266.
[973] Inca. Emperador inca.
[974] RODRÍGUEZ, G.O. *Las llamas (Lama glama) …*Modificada.
[975] Sardesco: De la isla de Cerdeña.
[976] GUTIÉRREZ DE SANTA CLARA, P. *Historia de las Guerras Civiles del Perú (1544-1548) y de otros sucesos de las Indias.* Tomo III. Madrid. 1905. Págs. 294-295. En BIBLIOTECA VIRTUAL MIGUEL DE

De este texto se deduce que el autor junta como pacos a alpacas y vicuñas, la primera con la lana más basta que la segunda, que es de gran finura. Por el contrario, la descripción no ofrece dudas sobre los guanacos. En cuanto a los dos tipos restantes, llamas de carga y de carne, a las primeras las denomina correctamente mientras que a las segundas las identifica como otro animal distinto que denomina urco.

Una descripción de 1575 comparaba las llamas con una especie de híbrido entre caballos y carneros:

> *Tienen unos animales como caballos, pero no tan crecidos: el pescuezo largo y cumplido, la cabeza pequeña, los ojos grandes, los pies y manos como carneros; son animales que rumian, sabrosos de comer cuando pequeños, los cueros y lana de ellos muy provechosa. Amánsanlos como caballos, horádanles las orejas por las cuales meten un cordel con que los hacen cabestrear, cargándolos, sufren mucho peso. Las arrias más ordinarias que andan en el trato de la coca del Cuzco a las Charcas, es de estos animales, que los indios llaman llama, caminan muy despacio y si acierta a causarse alguno, es por demás aguijonearle para que se levante*[977].

En 1590, el jesuita José de Acosta, en su *Historia natural y moral de las Indias*, describió varios camélidos que corresponden a llamas, pacos y vicuñas, aunque no cita a los guanacos. Sus informaciones son las siguientes:

> *Entre las cosas que tienen las Indias del Perú notables, son las vicuñas y carneros que llaman de la tierra, que son animales mansos y de mucho provecho. Las vicuñas son silvestres, y los carneros son ganado doméstico.*
>
> *Son las vicuñas mayores que cabras, y menores que becerros; tienen la color que tira a leonado, algo más clara; no tienen cuernos, como los tienen ciervos y cabras; apaciéntanse y viven en sierras altísimas, en las partes más frías y despobladas, que allá llaman punas. Las nieves y el hielo no les ofende, antes parece que les recrea; andan a manadas y corren ligerísimamente. Cuando topan caminantes o bestias, luego huyen, como muy tímidas; al huir echan delante de sí sus hijuelos. No se entiende que multipliquen mucho por donde los reyes Incas tenían prohibida la caza de vicuñas si no era para fiestas con orden suyo. La carne de las vicuñas no es buena, aunque los indios la comen, y hacen cusharqui* o *cecina de ella.*
>
> *Ninguna cosa tiene el Perú de mayor riqueza y ventaja, que es el ganado de la tierra, que los nuestros llaman carneros de las Indias, y los indios en lengua general los llaman llama, porque bien mirado es el animal de mayores provechos y de menos gasto de cuantos se conocen. De este ganado sacan comida y vestido, como en Europa del ganado ovejuno, y sacan más el trajín y acarreto de cuanto han menester, pues les sirve de traer y llevar sus cargas. Y, por otra parte, no han menester gastar en herraje, ni en sillas o jalmas, ni tampoco en cebada, sino que de balde sirve a sus amos, contentándose con la hierba que halla en el campo. De manera, que les proveyó Dios de ovejas y de jumentos en un mismo animal, y como a gente pobre quiso que ninguna costa les hiciese, porque los pastos en la sierra son muchos, y otros gastos, ni los pide, ni los ha menester este género de ganado. Son estos carneros o llamas en dos especies: unos son pacos o carneros lanudos; otros son rasos y de poca lana, y son mejores para carga; son mayores que carneros grandes y menores que becerros; tienen el cuello muy largo, a semejanza de camello, y hanlo menester, porque, como son altos y levantados de cuerpo, para pacer requieren tener cuello largo. Son de varios colores: unos, blancos del todo; otros, negros del todo; otros, pardos; otros, varios, que llaman moromoro. La carne de éstos es buena, aunque recia; la de sus corderos es de las cosas mejores y más regaladas que se comen; pero gástanse poco en esto, porque el principal fruto es la lana para hacer ropa, y el servicio de traer y llevar cargas*[978].

CERVANTES.https://www.cervantesvirtual.com/obra-visor/cronistas-coloniales-primera-parte--0/html/0000fb16-82b2-11df-acc7-002185ce6064_9.html. Consultada el 20 de octubre de 2024.

[977] ATIENZA, L. "Compendio historial del Estado de los Indios del Perú", 1575. En *JIJÓN, J. La Religión del imperio de los Incas*. Apéndice Vol. 1. Quito. 1931. Pág. 134.

[978] ACOSTA. J. de. *Historia natural y moral de las Indias.* 1590. Caps. XL, XLI. En BIBLIOTECA VIRTUAL MIGUEL DE CERVANTES. https://www.cervantesvirtual.com/obra-visor/historia-natural-y-moral-de-las-indias--0/html/fee5c626-82b1-11df-acc7-002185ce6064_27.html#I_0_. Consultada el 20 de octubre de 2024.

El libro que publicó el grabador y editor belga Teodoro de Bry en 1600 se basó en crónicas españolas y en la interpretación que hicieron en Europa de las noticias de los descubrimientos. Junto a varios dibujos de camélidos que se reproducen en este libro, incluyó una descripción de las llamas que, sin duda, redactó consultando diversas fuentes. Al respecto decía:

Hay en el Perú una extraña especie de ovejas, llamadas llamas por los indios. Empléanlas en Indias, además de comer su carne y hacer paño con su lana, en vez de caballos y mulas, pues ponen todo cuanto es menester transportar por tierra sobre estas bestias. Acarrean también la plata de las minas y van de Potosí a Arica, que se halla a 70 millas de distancia, y andan juntas y por pocas gentes rodeadas unas 300 a 400, y suelen recorrer unas 4 millas diarias. Nada cuesta este animal a sus dueños, pues no han menester de monturas ni de bridas ni de ferraduras, ni comen más que hierba en el camino. Más han de ir muy atentos quienes las acompañan a que no se enfaden, pues cuando una, sentida, se tumba, no hay manera de levantarla ni con golpes ni con palabras, y uno de los acompañantes debe más bien tumbarse a su lado y así quedarse a veces una o dos horas y acariciarla hasta que torne a levantarse y proseguir su camino. Cuando una huye corriendo en la montaña, como ha sucedido, tampoco hay manera de traerla. Y si quiérese conservar la carga que lleva en el lomo, hay que matar la bestia a tiros para que caiga en la montaña[979].

Por su parte, el Inca Garcilaso de la Vega publicó en 1609 sus *Comentarios reales de los incas* en los que proporciona detallada información sobre los camélidos:

Los animales domésticos que Dios dio a los indios del Perú, dice el P. Blas Valera, que fueron conforme a la condición blanda de los mismos indios; porque son mansos que cualquier niño los lleva donde quiere, principalmente a los que sirven de llevar cargas. Son de dos maneras, unos mayores que otros. En común les nombran los indios con este nombre llama, que es ganado; […] *Para diferenciarlo llaman al ganado mayor huanacullama, por la semejanza que en todo tiene con el animal bravo que llaman huanacu, que no difieren en nada sino en las colores, que el manso es de todas colores como los caballos de España,* […] *y el huanacu bravo no tiene más de un color, que es castaño deslavado, bragado de castaño más claro. Este ganado es de la altura de los ciervos de España; a ningún animal semeja tanto como al camello, quitada la corcova y la tercia parte de la corpulencia. Tiene el pescuezo largo y parejo;* [...] *sirve aquel ganado a indios y españoles, de llevarles sus mercaderías, donde quiera que las quieren llevar; pero donde más comúnmente andan y mejor se hallan por ser la tierra llana, es desde el Cuzco a Potosí, que son cerca de 200 leguas, y de otras muchas partes van y vienen aquellas minas con todo el bastimento, ropa de indios, mercaderías de España, vino y aceite, conservas y todo lo demás que en ellas se gastan; principalmente llevan del Cuzco la yerba llamada coca.*

En mis tiempos había en aquella ciudad para este acarreo recuas de 600, de a 800, de a 1.000 y más cabezas de aquel ganado. Las recuas de a 500 cabezas abajo no se estimaban. El peso que lleva es de 3 a 4 arrobas; las jornadas que caminan son de a 3 leguas porque no es ganado de mucho trabajo; no le han de sacar de su paso porque se cansa y luego se echa en el suelo, y no hay levantarlo por cosas que le hagan, ni que le quiten la carga; pueden luego desollarlo que no hay otro remedio. Cuando porfían a levantarlos y llegan a ellos para alzarles, entonces se defienden con el estiércol que tienen en el buche, que lo traen a la boca y lo escupen al que más cerca hallan, y procuran echárselo en el rostro antes que en otra parte. No tienen otras armas con qué defenderse ni cuernos como los ciervos; con todo esto les llaman los españoles, carneros y ovejas, habiendo tanta diferencia de un ganado al otro. […] *La carne de este ganado mayor es la mejor de cuantas hoy se comen en el mundo; es tierna, sana y sabrosa; la de sus corderos de 4 o 5 meses, mandan los médicos dar a los enfermos, antes que gallinas ni pollos* […].

Con ser las recuas tan grandes como se ha dicho y los caminos tan largos, no hacen costa alguna a sus dueños ni en la comida, ni en la posada, ni en el herraje, ni aparejos de albarda, jalma, ni albardoncillo, pretal, cincha, ni gurupera, ni otra cosa alguna de tantas como los arrieros han menester para sus bestias. En llegando a la dormida, los descargan y los echan al campo, donde pacen la yerba que hallan; y de esta manera los mantienen todo el camino, sin darles grano ni paja; bien comen la zara, si se la dan; más el ganado es tan noble, que aun trabajando, se pasa sin grano; herraje no lo gastan, porque además de ser patihendido tienen pulpejo en

[979] BRY, T. *America* ... Pág. 289.

pies y manos, y no casco. Albarda, ni otro aparejo alguno no lo han menester, porque tienen lana gruesa bastante para sufrir la carga que les echan, y los trajineros tienen cuidado de acomodar y juntar los tercios de un lado y de otro, de manera que la sobrecarga no toque en el espinazo que es donde le podría matar. Los tercios no van asidos con el cordel, que los arrieros llaman lazo, porque no llevando el carnero jalma ni albarda, podría entrársele el cordel en las carnes con el peso de la carga. Los tercios van cosidos uno con otro, por las arpilleras, y aunque la costura asiente sobre el espinazo, no les hace mal, como no llegue la sobrecarga. […] *Del ganado menor, que llaman pacollama, no hay tanto que decir, porque no son para carga ni para otro servicio alguno, sino para carne, que es poco menos buena que la del ganado mayor, y para lana, que es bonísima y muy larga, de que hacen su ropa de vestir*[981].

Figura 6.20. Llama (1822)[980]

Más adelante Garcilaso añadía sobre el ganado silvestre:

No tuvieron los indios del Perú, antes de los españoles, más diferencias de ganado doméstico que las dos que hemos dicho, paco y huanacu; de ganado bravo tuvieron más, pero usaban de él como del manso, según dijimos en las cacerías que hacían a sus tiempos. A una especie de las bravas llaman huanacu, por cuya semejanza llamaron al ganado mayor manso con el mismo nombre; porque es de su tamaño y de la misma forma y lana. La carne es buena, aunque no tan buena como la del manso; en fin, en todo se asemejan; los machos están siempre atalayando en los collados altos, mientras las hembras pacen en lo bajo, y cuando ven gente dan relinchos a semejanza de los caballos, para advertirlas; y cuando la gente va hacia ellos, huyen antecogiendo las hembras por delante: la lana de estos huanacus es corta y áspera; pero también la aprovechaban los indios para su vestir. […] *A semejanza del ganado menor, que llaman paco, hay otro ganado bravo que llaman vicuña; es animal delicado, de pocas carnes; tienen mucha lana y muy fina;* […] *es más alta de cuerpo que una cabra, por grande que sea: el color de su lana tira a castaño muy claro, que por otro nombre llaman leonado; son ligerísimas, no hay galgo que las alcance;* […] *apaciéntanse en los desiertos más altos, cerca de la nieve; la carne es de comer, aunque no tan buena como la del huanacu; los indios la estimaban porque eran pobres de carne*[982].

El clérigo Baltasar Ramírez, que vivió largo tiempo en Perú, publicó en 1597 una descripción del territorio que incluía algunos datos sobre los camélidos. Sobre las llamas decía:

Críase en estas punas o páramos mucho ganado de la tierra […], *es toda la riqueza de los indios del Perú, porque es muy provechoso para muchos efectos: comen la carne, vístense con lana, y cárganlos con las mercadurías y con las cosas que se les ofrece; y carga un carnero de la tierra 4 o 5 arrobas, y más, y sin llevar enjalmas ni herraje, caminan cada día 3 y 4 leguas caminos muy largos y ásperos; caminan desde el cuarto de alba hasta mediodía y aquella hora los descargan y sueltan y pacen hasta la noche, que los recogen y los atan por unas colleras de diez en diez, y están toda la noche rumiando como bueyes. No se podría sustentar el Perú si no hubiese recuas de estos carneros, los cuales compran los españoles de los indios en mucha cantidad; rescátanlos nuevos y críanlos en los pastos, y cuesta cada carnero 3 y 4 pesos de minas y más; y cuando los españoles los venden por junto, valen a 6 y 7 pesos, más o menos como corre el tiempo; y hay de esto muchas contrataciones y en muy gran cantidad. Este ganado que sirve de este ministerio de carga, es el más crecido y raso que hay en el Perú, y en unas provincias es mayor y para más que en otras, que en esto hay sus diferencias como las*

980 RODRÍGUEZ, G.O. *Las llamas (Lama glama)* … Modificada.
981 VEGA, G. *Comentarios reales* … Tomo II. Págs. 183-187.
982 VEGA, G. *Comentarios reales* … Tomo II. Págs. 187-188.

razas de caballos de Castilla. Es ganado raso y de poca lana, y la que tienen es muy tosca; sirve de hacer sogas. La carne es dura y muy dulce; cómenla los indios muy bien, y los corderos tiernos de este ganado es muy regalada comida. La forma y talle de estos carneros es como de camellos: tienen el cuello y cabeza como camellos y los pies y manos hendidos con uñas como carneros de Castilla; es ganado pequeño respecto de nuestras bestias.

En cuanto a los pacos o alpacas:

Hay otra especie de ganado que llaman pacos, algo menor que lo dicho, pero de la misma hechura. Sirve este ganado para lana, la cual de muy fina y de colores blanco, negro y pardo, de la cual los indios hacen ropa para su vestir; y de esta ganado se come generalmente entre los indios. Hay de este ganado mucho en toda la sierra y es de menos valor que los demás: vale una arroba de esta lana 2 y 3 pesos, más o menos como corre el tiempo.

Finalmente, tratando de guanacos y vicuñas añadía:

Aliende de este ganado dicho, que es ganado manso, que se cría como entre nosotros criamos nuestros ganados, hay otras dos especies de ganado bravo, que es del talle y hechura de lo manso, que la una se llaman guanacos. Estos guanacos es animal velocísimo; críase en los páramos y punas de tierra muy fría, casi entre el ganado manso; tiene poca lana, de color entre blanco y pardo; cázanlo los indios con cuerdas y con perros […]. *La otra especie llaman vicuñas; es ganado menor que todo lo dicho y más ligero que los demás; tiene lana poca, entre parda y leonada: es finísima, más que seda*[983].

De fecha ligeramente posterior es la información proporcionada por fray Diego de Ocaña, que recogió durante su largo viaje por la América meridional. Durante su estancia en Potosí, en 1600, recopiló datos sobre los camélidos a los que, incluso, dejó dibujados.

(Los carneros) *son como terneros de un año, altos de pies y más delgados en todos los miembros que los terneros. Tendrán los carneros de alto, desde los pies hasta el lomo, 5 cuartas largas, que casi son vara y media; el cuello es muy alto, sin cuernos; la cabeza, así los machos como las hembras, con las orejas un poco largas; y las facciones de la cabeza son las mismas que de carnero; el cuello tiene de alto casi una vara no cabal, poco menos; la cola es pequeña, de manera que en el cuello y en echarse y levantarse parecen especie de camellos. La natura de los machos la tienen debajo de la barriga, como los carneros de Castilla, pero no la tienen derecha sino que da una vuelta hacia atrás como medio cayado, de manera que, cuando orinan, dan fuera de las piernas traseras con la orina, como si el vergajo lo tuvieran fuera, porque es grande la vuelta que da; y para tomarse, se echa la hembra en el suelo y se pone de rodillas. De la carne de éstos comen los indios y los españoles también, y es como de vaca. Vale cada carnero de estos en Potosí 80 reales, y en otras tierras de donde ellos se traen, valen menos. La mita ordinaria que hay para el servicio del cerro son 12.000 carneros de éstos, los cuales están repartidos en tres partes de manera que cada dos meses sirven 4.000, y en estando cansados estos 4.000, traen del pasto otros 4.000, de manera que en seis meses sirven los 12.000. Lo que comen es una hierba que llaman ichu, que es como el esparto de España.*

Bajan los metales del cerro en unos costales pequeños que harán una fanega de trigo. En estos carneros se traen todos los más de los mantenimientos, como es el vino y las harinas y frutas, porque cada carnero, como dije atrás, lleva 6 arrobas de peso las leguas que son menester. Y lo ordinario de donde traen el vino a Potosí es de Arequipa, que hay 180 leguas. Y estos mismos carneros llevan las barras del rey y los particulares que bajan de Potosí, y las llevan todas estas 180 leguas que hay hasta el puerto de Arica en 8 días, porque tienen puestos de carneros de refresco cada 4 leguas. Y caminan de día y de noche sin que la plata se detenga. Y en estos carneros bajaron las barras de plata para Nuestra Señora de Guadalupe, a 17 de marzo del año de 1601, las cuales yo hice con los oficiales reales que las fletasen en estos carneros porque van con más brevedad que las recuas de mulas; que todo es menester por la mucha cantidad de plata que baja de Potosí al tiempo de la armadilla, que es a los primeros de marzo. Y la que bajó aquel año yo estuve allí, que fue el de 1601, en un mes, del rey y de particulares, de sólo Potosí

[983] RAMÍREZ, B. "Descripción -…·". Págs. 290-292.

fue 5 millones, como yo vi y me constó por el registro porque, como dije antes, no escribo sino las cosas que veo y experimento[984].

Por esta misma época, el cronista Antonio de Herrera, a pesar de no haber estado nunca en Perú, redactó su *Historia general*. Dispuso de mucha información para confeccionarla pero raramente declaró las fuentes que había empleado. Dentro de ella, dedicó parte de la Década Quinta a describir los camélidos de la siguiente manera:

El ganado de la tierra del Perú es de gran riqueza, especialmente los carneros, que los indios llaman llama. Sacan de ellos el vestir y la comida y el acarreto, porque llevan sus cargas, y en cuanto a la comida, se contentan con la hierba del campo. Estos animales, unos son lanudos, otros rasos y estos son mejores para carga, y son mayores que carneros grandes y menores que becerros. El cuello es a manera de camello; son de varios colores; su carne es gruesa, la de sus corderos es regalada. De la carne del carnero hacen cecina, que dura mucho. Van en una recua de ellos, 500 y 1.000 cargados de cualquier mercadería, con ocho o diez indios, no más. Lleva cada carnero 4 o 5 arrobas, cuando mucho. No caminan más que 4 leguas cada día, y cuando no es más de una jornada, llevan 8 arrobas, y andan 8 leguas. Este ganado es amigo de temple frío. Los carneros rasos se suelen espantar y subirse a las sierras. Y acontece, por no perder la carga de plata que llevan, matarlos con arcabuz. A uno de los castellanos que se volvieron de Cajamarca cuando la prisión de Atahualpa, se le fue un carnero cargado de oro, que nunca le pudo hallar. Los pacos se suelen enojar y aburrir la carga, y enojados, se echan y aunque los maten, no se levantarán pero, en tal caso, los indios se sientan cabe ellos y los halagan y amansan, y aunque a veces tardan dos y tres horas, se levantan[985].

Figura 6.21. Alpaca (1853)[986]

Por su parte, en 1611, el mercenario Martín de Murúa citaba los guanacos y los comparaba con los pacos:

[…] (Los guanacos son) *a modo de unos potros de cuatro a seis meses, lanudos, pero no tanto como otra suerte que hay, dicha pacos*[987]*. Estos carneros, mientras menos lanas tienen son mejores para cargas porque en ellos se miran las circunstancias de un buen caballo: buenos pies y manos y bajo. Si este ganado no hubiera en el Perú no sé que fuera de él, porque las mercaderías y trajines que en todo él se hacen, son con este ganado, porque un carnero de estos lleva dos botijas de vino de arroba cada una y cuatro cestos grandes de coca. No es ganado que ha menester gastar herraje. Camina cada día 2 o 3 leguas y no le han de sacar de su paso porque, sin duda, Dios le ordenó conforme a la flema de los indios, porque, en apurando a estos carneros, vuelven el rostro y rocían con la saliva y aguasa que llevan en la boca, que es sucia y hedionda, al indio o español que está más cerca. Si se cansa y se echa, no hay levantarse hasta que le quitan la carga*[988].

El *Compendio* del carmelita Antonio Vázquez de Espinosa, incluye los datos obtenidos durante sus viajes por América, donde permaneció entre 1608 y 1622. Conoció los camélidos en Quito y dejó escrita su opinión sobre ellos, aunque algunas veces sus comentarios recuerdan los de otros cronistas anteriores en los que, probablemente, se basó:

---

[984] OCAÑA, D. *A través de la América …* Págs. 166-167.
[985] HERRERA, A. *Historia general de los hechos de los castellanos en las islas y Tierra Firme del mar océano.* Década Quinta. Madrid. 1739. F. 98.
[986] RODRÍGUEZ, G.O. *Las llamas (Lama glama) …* Modificada.
[987] Pacos: Alpacas.
[988] MURÚA, M. *Historia general del Perú.* Las Rozas. 2001. Pág. 456.

Los carneros o llamas, que así los nombran los indios, no tienen cuernos, son del tamaño de grandes venados, los pescuezos largos como camellos, y ellos lo parecen pequeños: estos carneros, o llamas son en dos maneras, unos lanudos, que llaman pacos, y otros rasos, de poca lana, que son los mejores de carga. Son de diferentes colores, unos blancos, otros negros, los hay pardos, y otros de pintas negras y blancas, que los indios llaman moromoro; la lana es buena como de carneros merinos, de que los indios hacen sus ropas para vestirse, y de este animal tienen grandes aprovechamientos, que son bien conocidos. Los guanacos son de la misma especie que los carneros domésticos y mansos, salvo que son silvestres. Las vicuñas son de la misma hechura y traza, sino que son más cencenas; su lana es de color cabellado, o de pasa de lejía, más fina que seda, tienen la barriga blanca, son muy medrosas y ligeras, andan de ordinario entre la nieve, porque la tierra fría y helada la tienen por su centro. […] *Estos animales solo se hallan en el reino de Chile y en lo frio del Piru, y no se han visto en otra parte del mundo; de ordinario se crían y apacientan en tierras frigidísimas, y sacándolos de ellas se mueren*[989].

Muy llamativa resulta su teoría migratoria de los animales que ha sido comprobada en la parte norte del continente comunicando Asia con América pero no en el sur, como sugiere el carmelita. En este sentido, fue un adelantado a su tiempo. Al respecto decía lo siguiente:

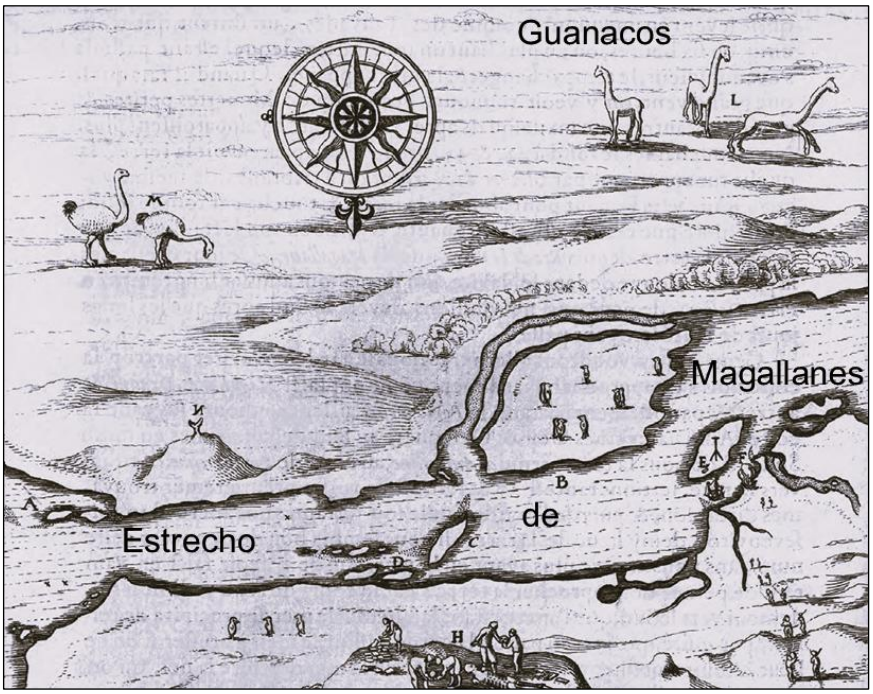


Figura 6.22. Mapa del Estrecho de Magallanes con guanacos (1615) donde se les define como ciervos con el cuello tan largo como casi todo el resto del cuerpo[990]

Por junto al estrecho de Magallanes está la tierra que llaman del Fuego, aun no bien conocida y descubierta, y por otras muchas partes se pudo comunicar la tierra del Nuevo Mundo con la del Viejo o por lo menos estar tan vecinas y cercanas, que pudieron pasar, no sólo las gentes que poblaron el Nuevo Mundo, sino las diferencias de animales que hay en él; muchos de los conocidos en la Europa, y otras partes, y otros raros y peregrinos en el mundo, como son los carneros del Perú, guanacos, vicuñas y tarugas[991]. […] *Estos animales juzgo que recién pasado el Diluvio, cuando las tierras de un Orbe con el otro estaban juntas, o por lo menos cercanas, que no las habían apartado los mares, fueron de unas regiones en otras apacentándose, y por la tierra que llaman del Fuego, que aún no está bien descubierta y conocida, pasaron a aquel Orbe*

[989] VÁZQUEZ DE ESPINOSA, A. *Compendio y descripción* … Págs. 70-71.
[990] LE MAIRE, J. "Journal & Miroir de la Navigation Australe". 1615. En *COLIN, M. Description des Indes Occidentales qu'on apelle aujourdhuy le Nouveau Monde par Antoine de Herrera*. Ámsterdam. 1622. Pág. 122. Modificada.
[991] Taruga: Especie de venado andino.

por aquella parte, y se extendieron por el reino de Chile y Perú, donde sólo se han conservado y multiplicado, pues sólo en estas partes se hallan, y no se sabe que las haya en otra parte del mundo, y para ellos no se ha de dar nueva creación, pues se sabe de la Sagrada Escritura, que de todos géneros de animales mandó Dios que entrasen en el arca cuando el Diluvio, para la procreación, ni en ellos se ha de dar nueva producción, pues son animales perfectos y no de los imperfectos que produce la tierra, como son ratones, ranas, y otros a este modo, que se producen de la putrefacción de la tierra.

Tampoco habemos de pensar, ni juzgar pasaron por el estrecho de Anian[992]*, porque si así fuera, las hubiera en aquellas partes, por ser también de ordinario frías por la gran altura en que está el estrecho; y como en él, y en Quivira*[993] *se han criado y conservado las vacas lanudas y corcovados, que también son peregrinas en el mundo, se pudieran haber conservado los carneros, si ya no es que los diferentes temples y climas los han diferenciado accidentalmente, como en algunos animales se ha conocido, llevándolos de unas tierras a otras,* […] *aunque ésta no es bastante razón para juzgar que los carneros del Perú, y los demás referidos, habían de haberse mudado accidentalmente, y no criados desde su principio de la suerte que son; si acaso pasaron por otras partes, se consumieron y no se pudieron conservar; y pues sólo hay en la parte referida, se ha de tener por cierto pasaron a ella como se ha dicho*[994]*.*

Figura 6.23. Pipa cerámica angular con apoyos. Camélido (Cultura San Francisco, 1500-100 a.C.)[995]

Las referencias que hasta ahora se han comentado de los distintos cronistas demuestran la desorientación que había en lo referente a la distinción de las cuatro especies de camélidos. A veces eran correctamente identificadas pero las denominaciones españolas de estos animales solo añadían confusión: ovejas, carneros de la tierra, llamas, carneros rasos, carneros lanudos, pacos, etc., eran nombres empleados sin resolver la duda de a qué animales concretos se referían. Habría que esperar a los estudios del padre Cobo, terminados en 1653 pero no publicados hasta 1890, para encontrar una clasificación correcta de los camélidos. El confusionismo también afectó a los nativos cuando vieron los caballos de los conquistadores; al respecto, Pedro Pizarro narra que el mensajero que envió Atahualpa para espiar a las huestes españolas le informó de que:

eran unos ladrones barbudos que habían salido de la mar, que venían caballeros unos carneros como los del Collao[996]*, que son mayores que hay en esta tierra.*

Palabras que parecen indicar que, inicialmente, los indígenas pensaron que los caballos eran una variedad de llamas[997]. De hecho, Francisco López de Gómara decía que les llamaban *pacos grandes*[998].

Es sabido que el citado padre jesuita Bernabé Cobo, para sus escritos utilizó información dada por otros cronistas, entre ellos Pedro Pizarro, el citado López de Gómara, José de Acosta o

[992] Estrecho de Anián: Nombre utilizado en los siglos XVI y XVII para el supuesto paso que por el norte comunicaba los océanos Atlántico y Pacífico.
[993] Quivira: Legendaria ciudad llena de riqueza que, durante la época virreinal, se suponía que estaba en algún lugar del norte del Méjico y el suroeste de Estados Unidos actuales.
[994] VÁZQUEZ DE ESPINOSA, A. *Compendio y descripción* … Págs. 70, 71-72..
[995] MENA, F. (Ed.) *La cordillera de los Andes: ruta de encuentros.* Museo Chileno de Arte Precolombino-Banco O'Higgins. Santiago de Chile. 1994. Pág. 55.
[996] Collao: Región del lago Titicaca donde se criaban numerosas llamas y alpacas.
[997] BONAVIA, D. *Los camélidos sudamericanos* … Págs. 260-261.
[998] LÓPEZ DE GÓMARA; F. *Historia General* … Pág. 169.

Garcilaso de la Vega; no obstante, su descripción de los camélidos se individualiza para las cuatro especies. Este aspecto es importante a la vista de las equivocaciones que muestran la mayoría de los autores precedentes[999]. De lo que dijo sobre las llamas se destaca lo siguiente:

> *La llama es el más útil animal que se halló en estas Indias, especialmente para los indios de este reino del Perú. Es tan grande como un asnillo, de vara y media de alto, más delgado, crecido de piernas, las cuales tiene delgadas con las uñas hendidas; ancho de barriga; la cola corta de un palmo, la cual trae siempre muy levantada; la cabeza larga y muy parecida a la de la oveja; imita su pescuezo al del camello, porque es largo dos codos y delgado; rumia y cría lana como la oveja, a cuya causa y porque se le parece en la cabeza y piernas lo llaman los españoles carnero de la tierra, aunque no tiene cuernos. Los hay pardos, negros, blancos y pintados de estos colores. Su carne es como de vaca, algo desabrida; mas las de sus corderos es comida regalada.* […] *Nacen sólo en la serranía del Perú, y se fueron extendiendo por todas las tierras frías que abrazaba el imperio de los incas, como son, fuera del Perú, el reino de Chile y las provincias de Tucumán y Popayán. Crió Dios las llamas en estas tierras frías para el bien de los moradores de ellas,* […] *de manera que no traían cosa sobre sus cuerpos más de lo que sacaban de las llamas. Sustentábanse de su carne, y servíanles de jumentos para llevar y traer sus cargas en los trajines y acarreos. Con la carne y ropa que de ellos hacían compraban y rescataban lo que les faltaba de los valles y tierras calientes, como es el ají, pescado, maíz, coca, frutas y lo demás que habían menester.* […] *Los que los españoles llaman carneros rasos son los que pinté al principio de este capítulo, que difieren de los pacos en ser mayores y de carga, y en que tienen menos lana, más corta, áspera y no tan fina; la lana del pescuezo muy corta y el rostro sin ella, como las ovejas de España. Labran también los indios la lana de los carneros rasos, cuando se mueren o los matan, porque nunca en vida los trasquilan como a los pacos. Son tan mansos estos carneros de carga, que un muchacho de diez o doce años lleva del diestro fácilmente una recua de ellos. Carga cada uno de seis a ocho arrobas de peso, y en camino largo de muchos días, anda tres o cuatro leguas cada día; empero, no caminando más de un día, hace su jornada entera como una mula.* […]. *Los principales trajines que al presente hacen los españoles en este reino del Perú, son en recuas de estos carneros con indios arrieros; porque en ellos se llevan la coca, vino, maíz, harinas y demás bastimentos así a las minas de Potosí como a otras partes; y son las bestias y jumentos de menos costa que tiene el mundo; porque no han menester herraje, aparejos ni jáquimas, que sin estas cosas llevan su carga; ni tampoco echan en costa a sus dueños para su mantenimiento, pues no comen más que la hierba que hallan en los pastos, donde cada día paran antes de mediodía, que por todas estas sierras del Perú no faltan en todo el año pastos; y los que trajinan con este ganado, suelen caminar por los desiertos y despoblados, por la mayor comodidad de los pastos. No hay en los caminos mal paso para ellos, que por ser ligeros y sueltos, entran sin peligro por los atolladeros, pasan laderas muy agrias y salvan saltando con la carga los malos pasos por donde no pudieran pasar mulas. Son siempre las recuas muy grandes, porque comúnmente van en cada una de 500 carneros para arriba, y de 1.000 y 2.000, con ocho indios para cada ciento, que los rigen, cargan y descargan. Si los apuran mucho, suelen volverse para la persona y escupirle en la cara, que no tienen otras armas con que defenderse.*
>
> *En cansándose uno de estos carneros, se hecha con la carga y no se levantará, si lo matan, hasta desenojarse; porque se pone terco y emperrado con gran coraje y da voces muy parecidas al gruñido de los puercos. Pero dotó Dios a estos indios de tanta paciencia y sufrimiento, que se sientan luego junto del y lo comienzan a halagar, trayéndole la mano por encima hasta que se desenoja, que suele ser a cabo de una o dos horas; y en desenojándose, se levanta y prosigue con la carga. Comienzan a cargar desde tres años, y sirven hasta que son de diez o doce. Son tan quietos y mansos, que no tienen necesidad, como las otras bestias, de que los domen, sino que la primera vez que se les echa la carga encima, la reciben y llevan con tanta mansedumbre, como si hubieran nacido domados*[1000].

De los guanacos indicaba el jesuita:

> *Tres son las diferencias que hay de llamas, unas mansas y otras monteses; a éstas llaman los naturales del Perú guanacos; los cuales en todo son semejantes a las llamas mansas y domésticas, salvo que todos son pardos y nunca se amansan y domestican; y su lana es más*

[999] BONAVIA, D. *Los camélidos sudamericanos …* Pág. 271.
[1000] COBO, B. *Historia del Nuevo …* Tomo I. Págs. 365-367.

corta y áspera; pero también la aprovechan los indios para su vestir. Andan en manadas pequeñas, y los machos están de ordinario atalayando en los collados altos mientras pacen las hembras en lo bajo; y cuando ven gente, dan relinchos algo semejantes al del caballo, para advertirlas; y si va hacia ellos alguna persona, huyen antecogiendo las hembras por delante. Corren a saltos y son muy ligeros. Suélense venir algunos guanacos a las manadas del ganado manso; mas, en viendo gente, huyen[1001].

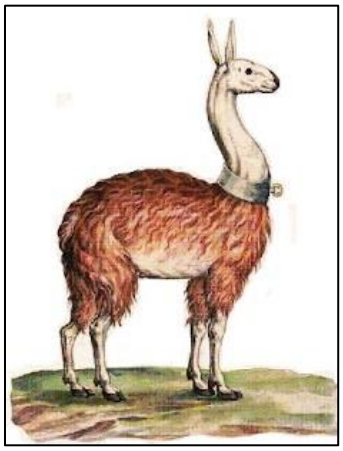


Figura 6.24. Llama[1002]

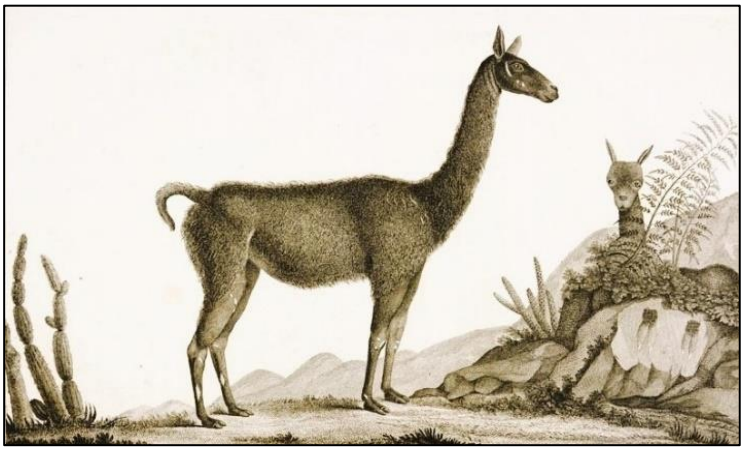


Figura 6.25. Llamas (1801)[1003]

Cobo también reconoció las características de las alpacas:

De las llamas mansas, unas son para carga y otras no, sino que sólo aprovechan con su lana y carne; éstas se dicen pacos, y son de los mismos colores y hechura que las de carga, sólo que son un poco menores y no tan recias, y crían la lana más larga, delgada y pareja por todas partes de su cuerpo, hasta en el pescuezo y cabeza; por lo cual las llaman los españoles carneros lanudos, a diferencia de los de carga, que llaman carneros rasos. La lana de los pacos es la más fina y la que comúnmente se labra[1004].

Por último, del capítulo dedicado a las vicuñas, se destaca la siguiente información:

La vicuña es un animal silvestre menor que la llama, y muy parecido a ella en su disposición y hechura; es del tamaño de una cabra, más delgada y crecida de piernas, patihendida, de pescuezo largo y delgado, y la parte alta del cuerpo y mayor parte de él de un color rubio que tira a leonado claro, con el vientre blanco y parte inferior del pecho. Son todas las vicuñas de este color; andan en manadas, y muchas veces se ven paciendo cada una de por sí. Críanse no más que en las serranías del Perú, en los más helados páramos, entre las cordilleras nevadas. Son los animales más sueltos y ligeros que se conocen; […] *Cogidas las vicuñas pequeñas, se suelen amansar y domesticar tanto, que andan sueltas por la casa sin huirse; más son dañosas, porque mascan y roen la ropa de lienzo y todo cuanto topan;* […] (su) *pelo es una lana mucho más corta que la de las llamas, y la más delicada y blanda que cría ningún animal terrestre, de la cual se hacen tan ricas frazadas, que parecen de seda en su blandura y son provechosas para la salud; porque, en tiempo de verano son frescas,* […]. *Puesto caso que la carne de la vicuña es de buen sabor y comida regalada, y de ella hacen los indios su más estimado charque, o cecina, con todo eso, más se suelen cazar por su rica lana y por las piedras bezares que crían, que son las más saludables de todas,* […]. *Es su carne de complexión fría, la cual, aplicada fresca sobre los ojos y demás miembros del cuerpo inflamados, los deshincha y desinflama*[1005].

En 1958 se publicó completa, por primera vez, una crónica de Chile de comienzos del siglo XVII (hacia 1620), escrita por un autor entonces denominado Anónimo portugués, posteriormente

[1001] COBO, B. *Historia del Nuevo …* Tomo I. Pág. 366.
[1002] RODRÍGUEZ, G.O. *Las llamas (Lama glama) …* Modificada.
[1003] RODRÍGUEZ, G.O. *Las llamas (Lama glama) …* Modificada.
[1004] COBO, B. *Historia del Nuevo …* Tomo I. Pág. 366.
[1005] COBO, B. *Historia del Nuevo …* Tomo I. Págs. 367-368.

identificado como Pedro León Portocarreño, en la que se hacía una breve descripción de los camélidos del siguiente tenor:

> *En estas montañas andan muchos guanacos, que son los carneros del Perú, y éstos ni las vicuñas no se crían en los llanos. Son estos carneros muy mayores que los nuestros, más altos y largos, y el pescuezo muy cumplido, la cabeza bien hecha; su lana es blanca y de otros pardo oscura. Este es el mejor ganado y de más provecho que se sabe en el mundo, porque trabajan y llevan peso hasta siete arrobas, y les ponen su aparejo como a otras bestias de carga y llevan cuatrocientos y otros quinientos y otros más por manada, y los cargan de vino en los llanos y cada uno lleva dos botijas llenas de vino que pesan siete arrobas; las llevan dentro de unas angarillas que hacen de icho, que es una hierba recia como esparto, de que están las montañas llenas, y cargan en ellas trigo, maíz, harina y todo lo que quieren. Lo que más caminan cuando van cargados son de dos a tres leguas cada día, y caminan por cualquier camino, por malo y áspero que sea, y pasan los ríos por grandes que sean sus cargas, y su sustento no es otro más de lo que comen en el campo.* [...] *De sus lanas hacen ricas sobrecamas y lindos cumbes, que son paños de armar, o reposteros de finísimos colores y de mucho valor, y también hacen vestidos de esta lana para los indios y se les hallan piedras bezares. Su carne se come, es un poco dulce. Su pelo se aprovecha, de suerte que con ello no se hace costa, y lo que cuesta uno, que son de seis pesos hasta doce, al cabo con su carne y pelo paga lo que cuesta a señores que tienen seis mil carneros, y algunos los cargan todo en los Andes de coca y la llevan a Potosí*[1006].

El citado texto evidencia que su autor confundió guanacos y vicuñas con las llamas de carga.

La última referencia que se comenta sobre este particular se debe al jesuita Alonso de Ovalle, que publicó en Roma en 1646 su *Histórica relación del reino de Chile*, escrita para dar a conocer ese territorio en Europa, en donde era prácticamente desconocido. Uno de los animales que describe fueron las llamas, de las que decía lo que sigue, aportando algunos datos novedosos sobre lo ya conocido:

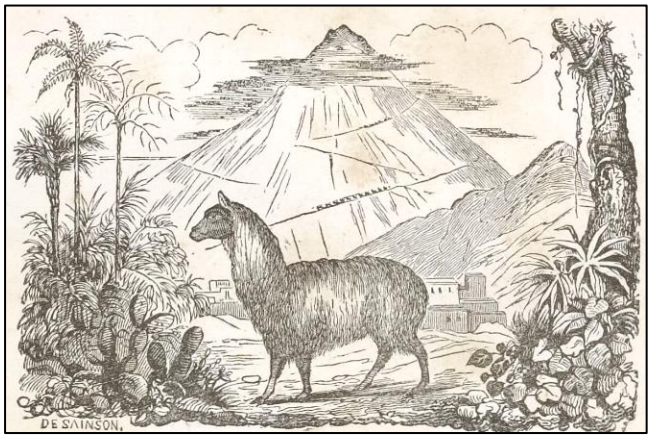


Figura 6.26. Alpaca[1007]

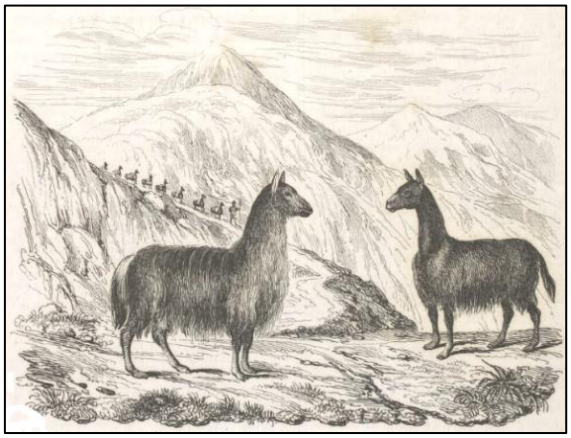


Figura 6.27. Llama y alpaca[1008]

> *Entre los animales propios de aquel país se pueden poner, en primer lugar, los que llaman ovejas de la tierra, y son de la figura de camellos, no tan vastos ni tan grandes y sin la corcova que aquellos tienen. Son unos blancos, otros negros y otros cenicientos. Dicen los autores citados*[1009] *que servían antiguamente en algunas partes de arar la tierra ante que hubiese en ella bueyes, y aún después acá refieren los de la armada holandesa de Jorge Spilberg, arriba citado,*

[1006] LEÓN, P. *Descripción* ... Págs. 70-71.
[1007] D'ORBIGNY, A. *Voyage pittoresque …* Portada.
[1008] D'ORBIGNY, A. *Voyage pittoresque …* Pág. 370a.
[1009] Se refiere al librero Teodoro de Bry y su hermano, a los que cita previamente.

que cuando pasaron por la isla de la Mocha (Figura 6.28)[1010] *usaban los indios de estas ovejas para este efecto.*

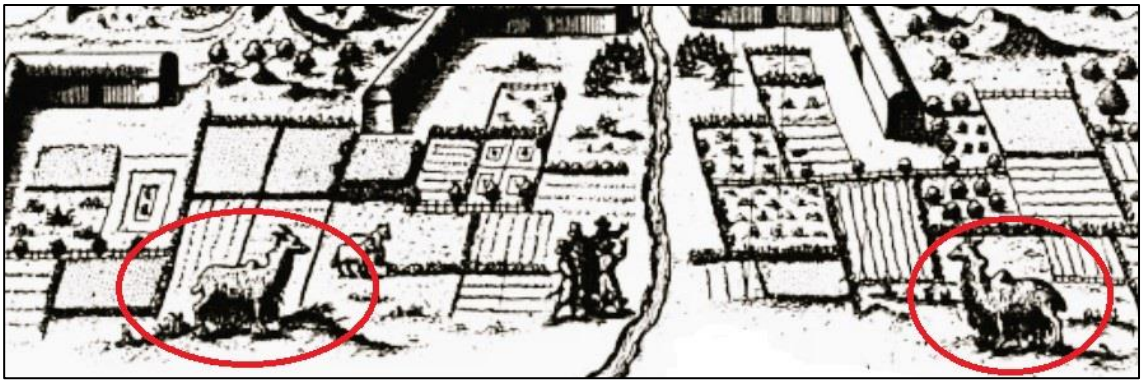


Figura 6.28. Camélidos en la isla de Mocha (1601)

También sirven aun ahora en algunas partes para el trajín de llevar y traer de una parte a otra el trigo, vino, maíz y otras cargas, y yo me acuerdo haberlas visto ahora 30 años en Santiago servir de aguadores que traían el agua del río para el servicio de las casas, pero ya hoy no sirven allí de nada de esto por haber tanta abundancia de mulas y borricos que se han aplicado a este y otros ministerios.

Tienen estas ovejas hendido el labio de arriba, por donde escupen a los que las enojan, y los muchachos, que son los que las suelen inquietar, en viendo que les quieren escupir, huyen porque tienen entendido, y así lo sienten comúnmente todos que, al que alcanza la saliva, le llenan de sarna donde ella toca, y como tienen el cuello tan largo, que será de tres palmos, juegan de estas sus armas defensivas con más facilidad. Son de mucha estima sus lanas, de que se tejen unas mantas que parecen de chamelote, muy lustrosas. Enfrénanse por las orejas, en las cuales se les hace un agujero por donde se les entra un cordel de que tira el que las gobierna para llevarlas donde y como quiere. Híncanse de rodillas para recibir la carga y, cuando está recibida y bien acomodada, se levantan y la llevan a paso reposado[1011].

Como colofón de todo lo anterior cabe recordar que las descripciones más completas de los camélidos andinos se deben al inca Garcilaso de la Vega y a Bernabé Cobo, aunque no pudieron escapar a compararlos con los animales con los que estaban familiarizados; también se aprecia la dificultad que tuvieron para diferenciar las llamas de las alpacas, aunque no con los guanacos y las vicuñas. La mayor atención que los cronistas dispensaron a las llamas pudo deberse a su mayor abundancia relativa; muchas veces no las diferencian de las alpacas, como cuando mencionan al *ganado de la tierra*, quizás porque éstas eran menos numerosas y estaban concentradas en algunas áreas de la sierra. Sin embargo, si cuando describen las características que se han indicado, muestran confusión y vaguedad, no se puede decir que sean intencionadas, sino consecuencia de la dificultad de describir unos animales que nunca antes habían visto y con los que no tuvieron el suficiente contacto para poderlos diferenciar. No se debe olvidar que, con frecuencia, les sorprendió su extraño comportamiento, repetidamente mencionado, tan distinto del de los asnos, caballos y mulas que conocían bien. Por otra parte, la continua comparación con los camellos,

[1010] BONAVIA, D. *Los camélidos sudamericanos …* Pág. 446. Modificada. El grabado muestra la isla de Mocha en Chile. Fue publicado en Rotterdam en 1601 ilustrando el relato del viaje de Olivier van Noort. El grabador (Baptista á Doetinchem) parece no haber estado nunca en América y sus ilustraciones se basaron probablemente en descripciones verbales y esquemas, por lo que representa con joroba los dos camélidos que están en primer plano, probablemente llamas.

[1011] OVALLE, A. *Histórica relación del reino de Chile.* Roma. 1646. Págs. 52-53.

además de ser una necesidad como referente de algo conocido, pudo deberse a una encubierta perplejidad por tal semejanza, para ellos difícil de asimilar[1012].

Como no podía ser menos, y como hicieron con otros productos extraños para ellos, los españoles llevaron de vuelta a la península diversos camélidos americanos. Además de los enviados en su momento por Caboto, cabe señalar que cuando Francisco Pizarro volvió a España en 1528, llevó con él algunos indios, varias llamas, tejidos polícromos de lana y objetos de oro y plata, los cuales fueron las primeras evidencias de la existencia del Perú. Hay diversas referencias de este envío de artículos peruanos a España; una de ellas, debida a Cieza de León, muestra la sorpresa que los animales causaron cuando llegaron a Panamá, en donde quedaron algunos ejemplares. Se desconoce cuántos arribaron a España, lo que pasó con ellos y las reacciones que pudieron causar; lo que sí se sabe es que varios partieron para Castilla, donde fueron contemplados por la población[1013].

6.4. Enfermedades de los camélidos: la sarna

Las enfermedades de los camélidos sudamericanos han sido de gran trascendencia en la historia del hombre, sobre todo a partir del momento en el que se produjo su domesticación. Entre ellas cabe destacar la sarna, descrita por algunos cronistas españoles, que tuvo importantes consecuencias para la economía de las poblaciones andinas.

De las investigaciones sobre el particular se ha deducido que, en realidad, existen dos enfermedades con el mismo nombre: qarachi en quechua y sarna en español; ambas son causadas por ácaros[1014].

Parece ser que el qarachi (carache), producido por el ácaro de la sarna (*Sarcoptes scabiei*), ha evolucionado con el ser humano durante muchos milenios, siendo transferido a los animales domésticos posteriormente. Se sabe que hay variedades específicas para el hombre, el perro, los ganados ovino, porcino, vacuno, caprino y caballar, los conejos y los camélidos, tanto afroasiáticos como sudamericanos. Estos ácaros pueden infestar[1015] a los mamíferos a los que, sin ser sus huéspedes específicos, causan dolencias temporales. La forma de actuar es la siguiente: la hembra del *Sarcoptes* penetra en la piel en menos de tres minutos y la excava a un ritmo de 2 a 3 mm diarios hasta que horada una cavidad de hasta 3 cm de largo en la capa dura exterior de la epidermis. En ella deposita sus huevos, que eclosionan y adquieren la madurez después de 8 a 15 días, momento en que inician la perforación de su propio hueco. La infestación inicial no produce picazón, pero después de un mes, el huésped se hace sensible, el picor se vuelve intolerable y comienza la caída de la lana. En esta infestación, el factor importante es la densidad de ácaros y de ella depende la propagación por contacto. Debido a que esta enfermedad está asociada con el hombre, es tan antigua y, además, tiene un nombre propio en quechua, se piensa que pudo llegar a los Andes con los primeros pobladores, que luego la transfirieron a los camélidos. A pesar de que

[1012] BONAVIA, D. *Los camélidos sudamericanos …* Págs. 272-273.
[1013] BONAVIA, D. *Los camélidos sudamericanos …* Págs. 261-263.
[1014] La sarna es causada por ácaros como Sarcoptes scabiei sub especies *bovis*, *caprae*, *ovis* y *aucheniae*, *Psoroptes comunis* sub especies *bovis*, *caprae*, *ovis* y *aucheniae*, *Chorioptes bovis* subespecies *bovis* y *caprae* y *Demodex* especies *bovis*, *caprae* y *aucheniae*. Estos géneros son reportados en camélidos de todas partes del mundo. AGROVETMARKET. https://www.agrovetmarket.com/investigacion-salud-animal/pdf-download/ sarna-en-camelidos-sudamericanos. Consultada el 24 de octubre de 2024.
[1015] Tanto infectar como infestar significan invadir un organismo y multiplicarse en él, pero infectar se usa con microorganismos, como virus o bacterias, mientras que infestar se emplea con macroparásitos (más grandes), como piojos, ácaros o garrapatas.

Sarcoptes pudo haber sido un problema también en los tiempos antiguos, es improbable que tuviera la virulencia de la epidemia causada por la sarna de las ovejas (*Psoroptes*) entre 1544 y 1545 en los camélidos. No obstante, la variedad específica para la oveja, *Sarcoptes scahiei var. ovis*, probablemente, fue introducida por el ganado ovino que llevaron los españoles.

La segunda enfermedad, la sarna (sarna de las ovejas), muy posiblemente fue llevada también desde Europa por el ganado ovino. Los ácaros que la producen, *Psoroptes equi var. ovis*, tienen una relación histórica clara con las ovejas del Viejo Mundo y es poco probable que hayan llegado a los Andes con los primeros pobladores procedentes del norte del continente o de Asia, que ya traían sus propios ácaros (*Sarcoptes*). *Psoroptes*, en cambio, parece no haber estado presente antes de la introducción del ganado ovino por los españoles. Por esta razón, algunos autores sugieren que la primera epidemia de sarna (*Psoroptes*) en las llamas y alpacas, comenzó en 1544-1545 a consecuencia de la introducción de las ovejas europeas en la cordillera andina. Proponen, además, que la pérdida de camélidos en tiempos prehispánicos, pudo haber sido considerablemente más baja que la habida en el período virreinal temprano, y quizá incluso más baja que la actual. En este sentido es interesante saber que la sarna del guanaco no se transmite a la oveja[1016].

El contagio se produce por contacto directo, que puede darse por roces entre animales enfermos y sanos, o por contagio de éstos con los ácaros depositados en los rascaderos donde los enfermos quieren aliviar el picor, o también en los revolcaderos, lugares acuden todos los animales del rebaño. La densidad de los animales en un sitio determinado es un factor que favorece el contagio, que es mayor en los meses cálidos. Los ácaros se encuentran en pequeña cantidad y restringidos a lugares del cuerpo del animal que sean húmedos y estén protegidos de los rayos solares, tales como los pliegues inguinales y las axilas. La sarna afecta por igual a todos, sin distinción de sexo o edad, aunque se ha comprobado que los jóvenes son más susceptibles a contraer la enfermedad. En general, son más vulnerables los camélidos mal alimentados y los que están sometidos a condiciones de estrés físico, fisiológico o ambiental como el hacinamiento, largas caminatas y cuidados deficientes. Los animales desarrollan resistencia contra los ácaros, aunque no llega a ser completamente efectiva[1017].

En 1550, la situación sanitaria del ganado en Cuzco era grave de manera que el 6 de marzo de dicho año, las autoridades civiles y religiosas se reunieron en el coro de la iglesia mayor para tratar:

> [...] *del daño que se sigue en este reino generalmente, así a los españoles como a los naturales, de la enfermedad que por toda la tierra anda en los ganados de carne, y para que Dios Nuestro Señor sea servido que cese la dicha enfermedad y no pase más adelante y use de misericordia y clemencia con todos, así en esta enfermedad como en las demás que Él fuere servido dar o sembrar por nuestros pecados, acordaron de que de hoy en adelante en cada un año se guarde la fiesta del bienaventurado mártir San Antonino el día que cayere, por cuanto echando las suertes entre otros muchos santos y mártires en presencia de todos había salido el dicho nombre de San Antonino por abogado de la dicha enfermedad*[1018].

Para honrar al santo elegido acordaron levantarle una ermita a la que se iría en procesión el día de su festividad para celebrar en ella una misa solemne cantada; mientras se construía,

[1016] BONAVIA, D. *Los camélidos sudamericanos …* Págs. 44-45.
[1017] (1) AGROVETMARKET. …; (2) MARCOPPIDO, G.; ARZAMENDIA, Y.; VILÁS, B. *Sarna en camélidos sudamericanos-vicuñas.* VICAM. https://www.vicam.org.ar/actualidadConservacion/sarnaCamelidos_VICAM.pdf. Consultada el 24 de octubre de 2024.
[1018] ESQUIVEL, D. *Noticias cronológicas* ... Tomo I. Págs. 154-155.

realizarían estos actos en el monasterio que se acordase, volviendo procesionalmente a la iglesia mayor.

Algo después, en 1557, en Pocona, la misma sarna hizo estragos en las llamas, que murieron en gran número, condicionando los intercambios comerciales de los que eran parte fundamental[1019].

Figura 6.29. Vicuña con aparente sarna[1020]

Figura 6.30. Vicuña con sarna[1021]

En cuanto a los documentos de la época virreinal que abordan el problema de la sarna, cabe citar los incluidos en la visita de Garci Díez de San Miguel a la provincia de Chucuito en 1567[1022], con objeto de fijar la tasa que se debía pagar en adelante a la Corona, a la que estaba adscrita.

Durante de la visita, don Martín Cari y don Martín Cusi, caciques principales de la provincia, solicitaron al visitador que realizara una información sobre *la esterilidad* que padecía la misma para lo cual presentaron un interrogatorio de 25 cuestiones y los testigos a los que debía preguntarse su opinión. Esta investigación era importante a la hora de establecer los recursos de la comunidad ya que, en base a ella, el visitador fijaría la tasa que anualmente se debía abonar. Chucuito, situada en el altiplano, a 4.000 m de altitud, al oeste del lago Titicaca con el que limitaba, era un árido territorio que tenía la cría y venta de camélidos como una de sus principales actividades; con estos animales, los habitantes iban a comprar a otros lugares los alimentos y demás productos que necesitaban. Por eso, varias preguntas del cuestionario hacían referencia a la cría del ganado de la tierra y sus problemas. En concreto, dos de ellas, la 9 y la 12, inquirían:

> *- 9. Ítem, si saben etc. que muchos años y los más se mueren gran suma de ganados así por falta de aguas como de pasto todo por la gran esterilidad de esta provincia.*
>
> *- 12. Ítem, si saben, etc., que hay una enfermedad en los ganados de esta dicha provincia que es la más principal hacienda de ella, que es carache, que es muy costoso de curar y muy gran trabajo y gran disminución de ella, y que la mayor parte del dicho ganado es enfermo de la dicha enfermedad.*

El testigo Martín de Leguiña contestó lo siguiente:

[1019] BOUYSSE CASSAGNE, T. *La identidad aymara: aproximación histórica (siglo XV, siglo XVI).* La Paz. 1987. Pág. 404, 405, 409-414.

[1020] DÍAZ, P. *Sarna: la silenciosa amenaza que ronda a las vicuñas en Sudamérica.* 2022. Ladera Sur. https://laderasur.com/articulo/sarna-la-silenciosa-amenaza-que-ronda-a-las-vicunas-en-sudamerica/. Consultada el 27 de octubre de 2024.

[1021] DÍAZ, P. *Sarna: la silenciosa …* Vicuña con lesiones cutáneas severas debidas a sarna sarcóptica en extremidades, abdomen, axilas y pecho. Comunidad campesina de Lucanas, Ayacucho, Perú ©Hugo Castillo.

[1022] ESPINOSA, W. (Ed.) *Visita hecha a la provincia …*

- 9 […] *Dijo que de una sarna que da al ganado, que llaman carache, se muere gran suma de ello y que esto es cosa muy pública.*

- 12 […] *Dice que la dicha enfermedad del ganado se llama carache y que es muy costosa de curar porque se cura con manteca de puerco, y por lo menos cuesta una botija 7 u 8 pesos, y que mucha parte del ganado enferma de esto porque así lo ha visto este testigo.*

El segundo testigo, el fraile dominico Agustín de Formicedo, prestó el siguiente testimonio:

- 9 […] *Dijo que sabe y ha visto que algunos años, por muchas nieves, se muere mucho ganado, pero que por agua ni pastos no se muere porque hay hartos.*

- 12 […] *Dijo que es así que la hacienda de los naturales de esta provincia es el ganado, y que en curarlo del carache, que es enfermedad de que se muere mucho, como lo tiene declarado, y porque se cura con manteca de puerco y hay poco en esta provincia y vale caro, que no lo alcanzan todos, se les muere mucho, y lo que se cura con ello es a mucha costa* […].

Por su parte, el tercer testigo, el fray Tomás del Castillo, también dominico, testificó que:

- 9 […] *Dijo que cuando nieva mucho, ha oído decir que se mueren ganados y lo demás no sabe.*

- 12 […] Dijo que sabe y ve que al ganado de esta provincia le da una enfermedad, que le da carache, y en curarla se gasta mucho porque se cura con manteca de puerco, que vale muy cara, y que de la dicha enfermedad de carache muere mucho ganado […].

*El cuarto testigo, f*ray Domingo de Loyola, igualmente dominico, opinó que:

- 9 […] *Dijo que algunos años suelen ser tan estériles de agua que padece el ganado detrimento, y cuando esto sucede, les es forzoso abrir acequias para regar la tierra para que nazca la hierba* […].

- 12 […] Dijo que cosa pública y notoria es que al ganado de esta tierra le da una enfermedad que llamaban carache y se muere mucho, y es costoso de curar […].

Finalmente, Melchor de Alarcón, dijo lo siguiente:

- 9 […] *Dijo que sabe que todos los años estériles se muere cantidad de ganado, así por falta de agua como de pastos, y esto sabe porque lo ha visto y este testigo ha tenido ganado y se le ha muerto alguno por falta de agua y pastos.*

- 12 […] Dijo que sabe que en esta dicha provincia y donde quiera que hay ganado de la tierra, hay la dicha enfermedad de carache, que es una sarna que hace gran costra, y que si cuando comienza a salir no se remedia, es trabajosa de curar, y tal puede estar el carnero u oveja se cure que no aprovecha ninguna cura, y que la dicha enfermedad es gran disminución de este ganado, y si no se tiene cuenta con él, mueren todos los más del dicho carache, y que es trabajoso y costoso de curar por la manteca que en ello se gasta, y en esta provincia no haber puercos de qué sacarla ni los indios darse a los criar[1023].

De las respuestas citadas, se destaca que a la pregunta 9, cuatro testigos respondieron a lo que se les preguntó, pero el primero concedió más importancia a la muerte por carache que a las debidas a falta de agua y pastos; el quinto confirmó los graves efectos de la sequía; las respuestas de los otros tres, todos ellos frailes dominicos, merecen menos crédito por no ser criadores de camélidos. La pregunta 12 fue respondida de forma semejante por todos, con más o menos detalle, especialmente por el último testigo, que fue propietario de ganado y afectado por la enfermedad.

En las páginas que recogen el parecer del visitador sobre distintos asuntos de la visita y su tasa, dedicó unos comentarios al ganado de la comunidad que había en esos momentos. Al respecto informaba de lo siguiente:

Teniendo entendido de los tiempos atrás que había mucho ganado de comunidad en la dicha provincia y que de ello no gozaban los indios pobres y demás particulares sino los caciques y

[1023] ESPINOSA, W. (Ed.) *Visita hecha* … Págs. 146, 148, 151-154, 156-157, 159-164.

principales, procuré de sacar este negocio de raíz, y viendo que en sus declaraciones negaban tener el dicho ganado o, al menos, los que tenían 6 o 7.000 cabezas declaraban tener 300 o 400, procuré haber algunos de los quipos de los dichos ganados […], *y así se descubrieron por los dichos quipos y declaraciones de los caciques y quipocamayos, que es oficio de contadores, haber en la dicha provincia 45.000 y tantas cabezas de ganado de la tierra y 2.500 y tantas cabezas de ganado de España.*

Sin embargo, Garci Díez era consciente de que tales datos eran incompletos ya que era público y notorio que había más de 80.000 cabezas de ganado en la provincia, aunque confirmar esa cifra habría exigido interrogar a los indios con un rigor que no quiso emplear, aduciendo que no era costumbre hacerlo con los naturales[1024].

El hecho es que 12 años después de la gran epidemia de 1544-1545, la visita demostró que la sarna estaba muy presente en el ganado de camélidos del altiplano al norte de La Paz, un lugar proveedor de llamas para el transporte, entre otros productos, de la hoja de coca que se cultivaba en los vecinos yungas situados al este de la capital.

Posteriormente, Garcilaso de la Vega dejó escrita una descripción de la sarna de las ovejas que algunos investigadores actuales consideran casi perfecta; por la fecha en que tuvo lugar y su virulencia, es muy probable que la produjera un ácaro introducido de fuera contra el que los camélidos no habían desarrollado resistencia. Decía Garcilaso:

En tiempo del virrey Blasco Núñez Vela, año de 1544 y 1545, entre otras plagas que entonces hubo en el Perú, remaneció en este ganado la que los indios llaman carache, que es sarna. Fue cruelísima enfermedad, hasta entonces nunca vista; dábales en la bragada y en el vientre; de allí cundía por todo el cuerpo, haciendo costras de dos, tres dedos en alto; particularmente en la barriga donde siempre cargaba más el mal, hacíansele grietas de dos y tres dedos en hondo, como era el grueso de las costras hasta llegar a las carnes; corría de ellas sangre y materia de tal manera, que en muy pocos días se secaba y consumía la res. Fue mal muy contagioso; despachó con grandísimo asombro y horror de indios y españoles las dos tercias partes del ganado mayor y menor, paco y guanaco. De ellas se les pegó al ganado bravo, llamado guanaco y vicuña, pero no se mostró tan cruel con ellos por la región más fría en que andan, y porque no andan tan juntos como el ganado manso. No perdonó las zorras, antes las trató cruelísimamente, que yo vi el año de 1548, estando Gonzalo Pizarro en el Cuzco victorioso de la batalla de Guarina, muchas zorras que, heridas de aquella peste, entraban de noche en la ciudad y las hallaban en las calles y en las plazas vivas y muertas, los cuerpos, con dos, tres y más horados que les pasaban de un cabo a otro, que la sarna les había hecho, y me acuerdo que los indios, como tan agoreros, pronosticaban por las zorras la destrucción y muerte de Gonzalo Pizarro, que sucedió poco después.

A los principios de esta plaga, entre otros remedios desesperados que le hacían, era matar o enterrar viva la res que la tenía, como también lo dice el P. Acosta, libro 4, cap. 41, más como luego cundió tanto no sabiendo los indios ni los españoles, qué hacer para atajarla, dieron en curarla con fuego artificial. Hacían cocimientos de solimán y piedra azufre y de otras cosas violentas, que imaginaban serían a propósito, y tanto más aina moría la res; echábanles manteca de puerco hirviendo, también las mataban muy aina. Hacían otras muchas cosas, de que no me acuerdo. Más todas les salían a mal, hasta que poco a poco, probando una cosa y otra, hallaron por experiencia que el mejor remedio era untar las partes donde había sarna con manteca de puerco tibia, y tener cuidado de mirar si se rascan en la bragada, que es donde primero les da el mal, para curarlo antes que cunda más; con esto se remedió mucho aquella plaga, y con que la mala influencia se debió ir aplacando, porque después acá no se ha mostrado tan cruel como al principio. Por este beneficio que hallan en la manteca, tienen precio los puercos, que según lo mucho que multiplican valdrían de balde; es de notar que con ser la plaga tan general, no dio en los venados, corzos ni gamos; deben de ser de otra complexión. Acuérdome también que en el Cuzco tomaron por abogado y defensor contra esa plaga a San Antonino, que les cupo en suerte, y cada año le hacían gran fiesta; lo mismo será ahora[1025].

[1024] ESPINOSA, W. (Ed.) *Visita hecha …* Págs. 210-211.
[1025] VEGA, G. *Comentarios reales …* Tomo II. Págs. 184-185.

Para terminar, una breve referencia de Bernabé Cobo añadía alguna precisión más al tratamiento a seguir:

> *Suele dar a este ganado cierta enfermedad parecida a la roña que da en España al ovejuno, a la cual los indios llaman caracha; es mal contagioso de que mueren gran suma de reses. La cura que tienen es untar los carneros infectados de él con manteca o grasa y piedra azufre*[1026].

El hecho es que la enfermedad ha perdurado hasta hoy día sin que se hayan encontrado remedios completamente eficaces, con lo cual la mortandad continua, especialmente en aquellos casos en que la falta de cuidados higiénicos es notoria.

6.5. Los camélidos y las cargas

El empleo de llamas como animales de carga en la época preincaica ha sido detectado en las investigaciones arqueológicas y en las pinturas rupestres, en lugares tan alejados entre sí como las costas norte de Perú y de Chile y el centro oeste argentino.

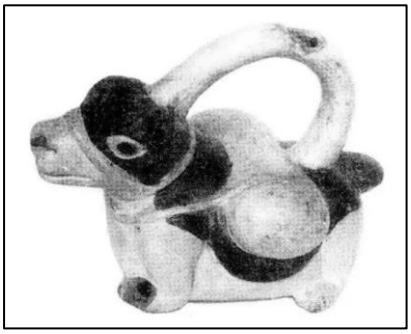


Figura 6.31. Llama mochica

Figura 6.32. Llama mochica

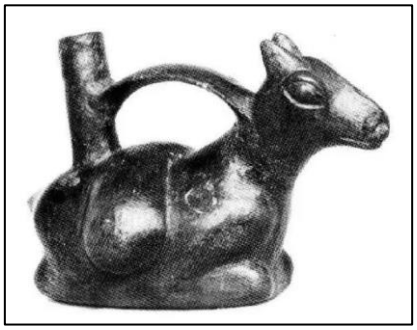


Figura 6.33. Llama chimú

Figura 6.34 Llama mochica

Figura 6.35. Llama mochica

Figura 6.36. Llama mochica

En la costa norte peruana se sabe que fueron animales de carga desde época antigua, quedando como testimonio variadas cerámicas. En las Figuras 6.31[1027], 6.32[1028], 6.33[1029], 6.34[1030],

[1026] COBO, B. *Historia del Nuevo …* Tomo I. Pág. 367.
[1027] BONAVIA, D. *Los camélidos sudamericanos …* Pág. 764. Fotografía 7. Llama macho con carga. Moche I.
[1028] BONAVIA, D. *Los camélidos sudamericanos …* Pág. 767. Fotografía 13. Llama con carga en posición de descanso. Lleva un aparejo simple de cuerda, a manera de cabestre. La carga va sujeta con cuerdas y de un modo muy particular. Moche IV.
[1029] BONAVIA, D. *Los camélidos sudamericanos …* Pág. 775. Fotografía 29. Llama cargada en posición de descanso. Chimú.
[1030] THE CLEVELAND MUSEUM OF ART. Llama de carga mochica. https://es.pinterest.com/pin/861735709979496319/. Consultada el 30 de octubre de 2024.

6.35[1031] y 6.36[1032], se representan ejemplares de las culturas Moche (siglos II-VII) y Chimú (siglos XII-XIV), en los que pueden apreciarse los aparejos, las riendas o los distintos tipos de cargas que llevaban.

En el valle chileno de Lluta[1033], en el norte de Chile, se han encontrado numerosas evidencias de tráfico de caravanas en los períodos Intermedio Tardío (años 1000-1450) y Tardío o Inca (años 1450-1535). Los restos arqueológicos y las condiciones climáticas secas, tan poco favorables para la cría de llamas, apuntan a que los grupos locales no desarrollaron una ganadería que sustentara el tráfico a larga distancia, aunque participaron en él e interactuaron con las poblaciones caravaneras más alejadas. La Figura 6.37[1034] muestra grabados rupestres de llamas atadas en hileras o llevadas de unas riendas que, sin duda, representa el tráfico de recuas de carga.

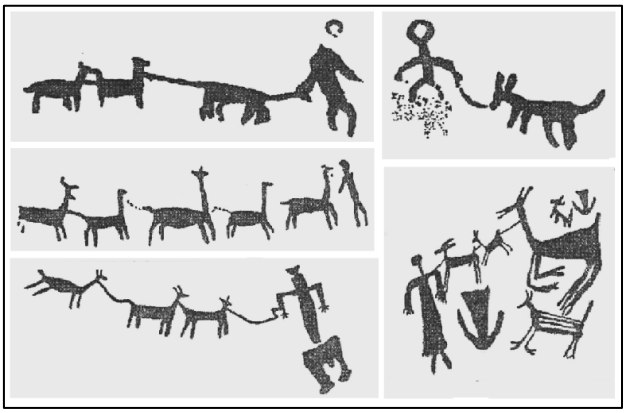


Figura 6.37. Pinturas rupestres de llamas

En una amplia zona del norte de la provincia argentina de San Juan se han hallado varios lugares con petroglifos que representan camélidos en distintas configuraciones, dispersos o concentrados, en grupos pequeños o numerosos, libres o amarrados y, en ocasiones, con carga o montados por personas[1035]. Estos grabados fueron realizados durante los últimos 1.500 años de ocupación prehispánica. Los modelos gráficos muestran agrupaciones de estos animales, unas veces atados en recuas, otras cargados, montados, llevados de unas riendas por personas o simplemente colocados junto a personajes antropomorfos (Figura 6.38)[1036]. Por todo ello, se han vinculado estas figuras al pastoreo y a la arriería de llamas. Las representaciones que corresponden a esta última actividad están restringidas a la quebrada de Agua Negra, lo que sugiere que por ella se realizaba el paso de la cordillera hasta Chile. El análisis de las figuras ha conducido a la

[1031] THE CLEVELAND MUSEUM OF ART. Llama de carga mochica. https://www.clevelandart.org/art/1990.128?collection_search_views_fulltext&collection_search_views_artist_full_name&field_images_field_large_image_url=All&field_highlight_museum=All&page=1&f%5B0%5D=field_collection%3A827. Consultada el 30 de octubre de 2024.
[1032] Llama mochica. https://liveart.io/analytics/artworks/vwLlVF/unknown/early-mochica-llama-vessel. Consultada el 30 de octubre de 2024.
[1033] VALENZUELA, D.; SANTORO, C.M.; BRIONES, L. ”Arte rupestre, tráfico e interacción social: cuatro modalidades en el ámbito exorreico de los Valles Occidentales, Norte de Chile (Períodos Intermedio Tardío y Tardío, ca. 1000-1535 d.C.)”. En *NÚÑEZ, L.; NIELSEN, A.E. (Eds.) En ruta: Arqueología, historia y etnografía del tráfico sur andino*. Córdoba. 2011. Págs. 199-247.
[1034] VALENZUELA, D.; SANTORO, C.M.; BRIONES, L. ”Arte rupestre …”. Pág. 209. Modificada.
[1035] GARCÍA, A. ”Pastores y caravaneros en el arte rupestre de San Juan (Centro Oeste de Argentina)”. *Boletín del Museo Chileno de Arte Precolombino*. Vol. 27. Nº 2. 2022. Págs. 89-109.
[1036] GARCÍA, A. ”Pastores y caravaneros …”. Pág. 95. Modificada.

identificación de dos variedades de llamas, unas lanudas y otras de pelaje corto, más aptas para la carga.

Figura 6.38. Representaciones de llamas en la quebrada de Agua Negra (San Juan)

Posteriormente, en la época virreinal, sin duda, uno de los usos más importantes que se les dio, si no el que más, fue el de animal de carga. De hecho, hasta la llegada de los españoles con el nuevo ganado que introdujeron, fueron los únicos animales conocidos empleados como medio de transporte en los Andes. Las referencias de los cronistas al respecto son muy numerosas, indicando que llevaban todo tipo de productos, hoja de coca incluida.

Sin embargo, la vaguedad de sus descripciones no permite conocer si se referían a llamas, a alpacas o a ambas. Al respecto se conocen opiniones contradictorias pues si bien algunos, como Murúa, sostienen que los pacos no servían para la carga, otros, como Díez de San Miguel, recogieron testimonios de los caciques indígenas de Chucuito que aseguraban que utilizaban ambos tipos de animales para ir a rescatar mercancías a los yungas paceños, lo que parece probar que las alpacas también eran usadas para el transporte.

Los camélidos silvestres nunca fueron empleados como animales de carga; cierto es que en tres casos (León Portocarrero -Anónimo portugués-, Cosme Bueno y Juan y Ulloa) los cronistas citan que guanacos y vicuñas lo fueron, pero Bonavia interpreta que esas asignaciones se debieron a equívocos[1037].

Respecto al peso que podían transportar los camélidos, concretamente las llamas, los datos suministrados por los autores virreinales, expresados en arrobas[1038], varían según la fuente[1039]:

- 2 arrobas (23 kg): Ruiz de Arce.
- 2 a 3 arrobas (23 a 34,5 kg): Zárate y Cieza de León.

[1037] BONAVIA, D. *Los camélidos sudamericanos …* Págs. 492-494.
[1038] Una arroba = 11,5 kg.
[1039] BONAVIA, D. *Los camélidos sudamericanos …* Pág. 494.

- 3 a 4 arrobas (34,5 a 46 kg): Gómara, Las Casas, Matienzo, Garcilaso de la Vega y Murúa. Como dato a investigar está la afirmación de éste último y de Gómara, que se refieren expresamente a pacos como animales de carga. Un tercer cronista, el alemán Schmidl, dibujó unos camélidos llevando mercancías y personas a los que denominó pacos.
- 3 a 5 arrobas (34,5 a 57,5 kg): Lizárraga.
- 4 arrobas (46 kg): Enríquez de Guzmán y Cantos de Andrada.
- 4 a 5 arrobas (46 a 57,5 kg): Ramírez, Herrera y Cosme Bueno.
- 4 a 6 arrobas (46 a 69 kg): Acosta.
- 6 a 8 arrobas (69 a 92 kg): Acosta, Ocaña y Cobo.
- 7 a 8 arrobas (80,5 a 92 kg): León Portocarrero.
- 2 quintales (8 arrobas, 92 kg): Ramírez.

Figura 6.39. Llamas con cargas[1040]

La información que proporcionan los viajeros del siglo XIX que visitaron los Andes en la época republicana temprana es la siguiente[1041]:

- 4 arrobas (46 kg): Squier.
- 5 arrobas (57,5 kg): Tschudi.

En cuanto a las aportaciones de los autores modernos, expresadas en kg, son las que se exponen a continuación[1042]:

- 10 a 60 kg (0,9 a 5,2 arrobas): Gilmore, Maccagno.
- 11 a 23 kg (1 a 2 arrobas): Troll.
- 20 a 40 kg (1,7 a 3,5 arrobas): Flores Ochoa, Valderrama y Escalante, Custred, Novoa y Wheeler, Masuda, Lecoq, Flannery et al., Torres, Sumar, West.
- 25 a 60 kg (2,2 a 5,2 arrobas): Browman, Franklin.
- 34 a 46 kg (2,9 a 4 arrobas): Concha, Rowe.
- 40 a 60 kg (3,5 a 5,2 arrobas): Flores Ochoa.
- 50 a 60 kg (4,3 a 5,2 arrobas): Simoens da Silva, Whitehouse.
- 69 a 80,5 kg (6 a 7 arrobas): Campana.

[1040] HUILLCA EXPEDITION. *Los incansables llamas cargueros de los Andes*. https://www.huillcaexpedition.com/es/blog/los-incansables-llamas-cargueros-de-los-andes. Consultada el 27 de octubre de 2024. Modificada.
[1041] BONAVIA, D. *Los camélidos sudamericanos …* Pág. 495.
[1042] BONAVIA, D. *Los camélidos sudamericanos …* Págs. 495-496.

- 86,5 kg (7,5 arrobas): Campana (solo excepcionalmente).

Resumiendo los datos citados, puede estimarse que la opinión mayoritaria entre los informantes de la época virreinal y republicana temprana era que la carga de las llamas variaba entre 4 y 5 arrobas (46 a 57,5 kg). Por el contrario, entre los autores modernos, la opción más reseñada es la de 20 a 40 kg, apreciándose que actualmente se considera que estos animales llamas cargan menos que en el pasado. Bonavia plantea la duda de que, si bien los investigadores actuales presentan datos completamente solventes, es difícil creer que todos los cronistas y viajeros anteriores se hayan equivocado en sus apreciaciones. ¿A qué causas pueden deberse estos resultados distintos? Hay varias razones:

Figura 6.40. Llamas montadas hacia 1936 en Trujillo (Perú)

- No se indican en qué condiciones se han tomado los datos. Es un hecho que en un viaje corto, un animal puede cargar más que en otro largo.

- Las llamas son relativamente pequeñas, por lo que es más fácil acomodar sobre ellos cargas de pequeño volumen y, en general, menor peso.

- No se puede descartar la posibilidad, cada vez más evidente, de que antes de la llegada de los españoles e inmediatamente después, hubiera animales más fuertes que en la actualidad y que el debilitamiento de la especie se haya producido por las enfermedades introducidas por las ovejas europeas, la matanza indiscriminada, la pérdida de control de los rebaños con la consiguiente debilitación del pool genético y la falta de protección y cuidado a lo largo de los siglos[1043].

Bonavia comenta que fue informado por un conocido de que su padre viajaba cabalgando en llama, lo que suponía un peso importante para el animal, unos 86 kg. La Figura 6.40[1044] ilustra el caso, apreciándose dos personas montadas en llamas que no parecen estar especialmente molestas con el peso de sus jinetes.

Otro caso es el del alemán Schmidl, que viajó al Río de la Plata en 1535 y las describió como bestias grandes, casi del tamaño de los mulos; las representó en las Figuras 6.41[1045] y 6.42[1046], que

[1043] BONAVIA, D. *Los camélidos sudamericanos …* Pág. 499..
[1044] BONAVIA, D. *Los camélidos sudamericanos …* Pág. 788. Fotografía 56. La carga de la llama de la izquierda era de 75 kg del jinete más 11,5 kg del petate, total 86,5 kg.
[1045] SCHMIDL, U. *Crónica del viaje …* Lam XII. Pág. LXXVIII bis.
[1046] SCHMIDL, U. *Crónica del viaje …* Lam. XXIII. Grabado 13. Pág. 332 bis.

permiten apreciar las dimensiones relativas de los animales y de las personas que los montan, que debían de ser de peso notable[1047]. Por su parte, Luis Ramírez refirió que los camélidos que vio podían llevar una carga de 2 quintales o 92 kg, equivalentes a una persona de buen tamaño.

Figura 6.41. Europeo montando una llama que, además, lleva una carga en la grupa

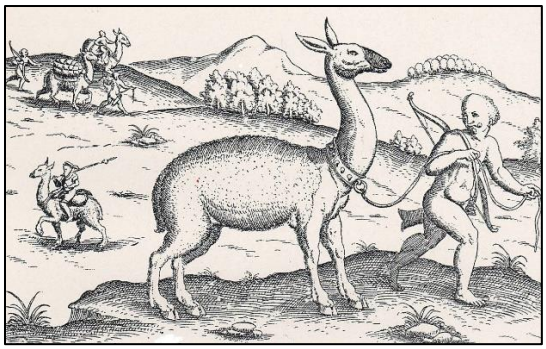


Figura 6.42. Llamas como animales de carga y de silla (al fondo)

En la actualidad existen llamas tipo qara (peladas) que tienen un tamaño sobresaliente y recuerdan a los grandes animales descritos por los autores citados. La que muestra la Figura 6.43[1048] ganó un concurso en 2023 en Pasco (Perú).

En otro orden de cosas, los datos sobre la distancia que podían recorrer con las cargas respectivas, son los que se citan seguidamente. En primer lugar, las fuentes de los siglos XVI, XVII y XVIII, empleando la legua como unidad de referencia (5,5 km), indican[1049]:

- 2 a 3 leguas (11 a 16,5 km): Murúa, Acosta y León Portocarrero.
- 3 leguas (16,5 km): Garcilaso de la Vega, Lizárraga.
- 3 a 4 leguas (16,5 a 22 km): Ramírez y Cobo.
- 4 leguas (22 km): Herrera.

Figura 6.43. Llama qara (pelada) de gran tamaño

Sin embargo, cuando el desplazamiento era de una jornada, podían andar 8 o 10 leguas (44 a 55 km).

[1047] SCHMIDL, U. *Crónica del viaje …*
[1048] DIRECCIÓN REGIONAL DE AGRICULTURA JUNÍN. *Exhibición y juzgamiento de llamas de las razas ch'aku y k'ara en la Expo Fiya Yauris 2023*. https://www.agrojunin.gob.pe/exhibicion-y-juzgamiento-de-llamas-de-las-razas-chaku-y-kara-en-la-expo-fiya-yauris-2023/. Consultada el 9 de noviembre de 2024.
[1049] BONAVIA, D. *Los camélidos sudamericanos …* Págs. 496-497.

Los datos que proporcionan los investigadores recientes son[1050]:

- 15 a 20 km (2,7 a 3,6 leguas): Rowe, Flores Ochoa, Browman, Novoa y Wheeler, Flannery et al y Sumar.
- 15 a 30 km (2,7 a 5,5 leguas): Franklin, Gilmore.
- 20 a 30 km (3,6 a 5,5 leguas): Inamura.
- 25 km (4,5 leguas): Concha.
- 25 a 30 km (4,5 a 5,5 leguas): Torres.
- 30 a 35 km (5,5 a 6,4 leguas): Maccagno.
- Hasta 60 km (10,9 leguas): Simoens da Silva (animales sin carga), Campana.

En los momentos actuales, se ha comprobado que cuando los viajes son de una semana o menos, las llamas pueden recorrer más de 30 km (5,5 leguas) al día. En cada jornada pueden caminar hasta 9 o 10 horas, y durante este tiempo comen muy poco, muchas veces apenas una sola vez. En circunstancias especiales, caminan durante cinco días sin alimentarse y hasta tres días sin agua.

Las distancias que solían recorrer diariamente las llamas en la época virreinal, según las opiniones más numerosas (por poco margen), eran de 2 a 3 leguas (11 a 16,5 km), aunque casi el mismo número de informantes opinaba que los animales andaban algo más, de 3 a 4 leguas (16,5 a 22 km). Los autores modernos se decantan por distancias de 15 a 20 km (2,7 a 3,6 leguas), algo superiores a las predominantes comentadas anteriormente. Llama la atención que las longitudes de los rangos altos son mucho más elevadas en la actualidad, aunque los que así opinan, comparativamente, son clara minoría. Las razones para estas diferencias pueden ser diversas:

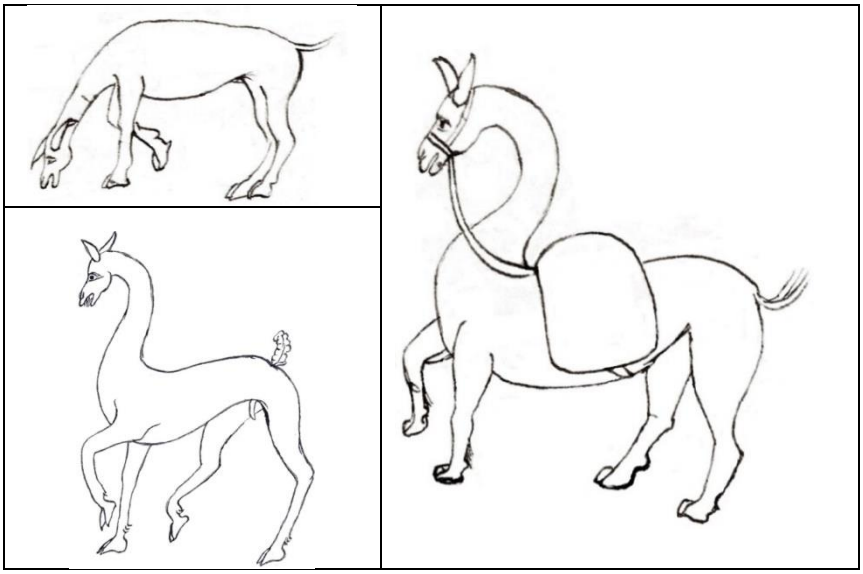


Figura 6.44. Tres dibujos de llamas debidos a fray Diego de Ocaña (c. 1605)[1051]

- En la época virreinal el estado de los caminos era peor que posteriormente, en especial en lo relativo al firme. En cuanto a su trazado, aunque seguían en uso las vías incaicas relativamente remozadas, se construyeron otras nuevas que mejoraron la circulación entre las principales

[1050] BONAVIA, D. *Los camélidos sudamericanos …* Págs. 497-498.
[1051] PEÑA, B.C. *Imágenes contra el olvido. El Perú colonial en las ilustraciones de fray Diego de Ocaña.* Lima. 2011. Págs. 279, 281. Modificadas.

ciudades. De todas formas, los animales recorrían más distancia en las etapas llanas que en las escabrosas, con buen o mal camino.

- Posiblemente influyó también la climatología: las descripciones antiguas informan de intensos fríos y temporales en la cordillera, mucho más frecuentes que ahora. Es muy probable que este problema acortara las etapas de los viajes, buscando protección en los momentos más fríos del día.

- La hipotética presencia de llamas de gran tamaño podría sugerir que, por su mayor robustez, anduvieran distancias más largas, pero cabe pensar que irían cargadas en proporción a su resistencia, con lo que, en definitiva, se comportarían como las más pequeñas. Además, es de suponer que estos animales viajarían integrados en recuas con animales de distinto tamaño, por lo que deberían adaptarse a la resistencia de los demás.

Actualmente y muy probablemente en el pasado, las recuas están formadas por animales de distinta edad y resistencia: la mayoría son machos adultos castrados, fuertes, mansos y disciplinados, pero también los hay no castrados, que son más agresivos y siempre poco numerosos; además, los arrieros juegan con las edades de los machos y su diferente docilidad llevando algunos de 2 a 4 años de edad que siguen a la caravana para ser utilizados durante el camino. En las recuas se excluyen las hembras, que se dedican a la reproducción, y los machos que tienen menos de 2 años. Cuando cumplen esta edad, comienza su entrenamiento, y se les carga con pesos crecientes, comenzando con 2 arrobas y finalizando con 3 a la edad de 4 o 5 años. Los animales son capados a los 3 años; se desconoce si las llamas eran castradas en tiempos prehispánicos, pero se sabe que así se hacía después de la conquista. La edad útil de las llamas de carga es desde los 3 hasta los 7 a 12 años; después son sacrificadas para aprovechar la carne y el cuero.

Figura 6.45. Llamas como animales de carga[1052]

Las alpacas, machos y hembras, pueden ser usadas como animales de carga, pero de forma esporádica para distancias cortas, aunque para ello es preciso entrenarlas previamente. Sin embargo, este uso se hace raramente. La vida útil es similar a la de la llama, así como la suerte que sigue el animal tras retirarlo del acarreo y el uso final que se le da.

[1052] PAUCKE, F. *Hacia allá y para acá. Una estadía entre los indios mocovíes, 1749-1767*. Vol. 1. Tucumán. 1942. Lam. V. Pág. 112. Modificada. Ovejas de carga que emplean los indios para transportar mercaderías y otra carga de los españoles de una ciudad a la otra.

Una de las grandes diferencias entre los camélidos y otros animales domésticos, es que circulan completamente sueltos, sin usar correajes, riendas ni látigos. Las caravanas son conducidas fácilmente por un solo guía; cada arriero puede hacerse cargo de 15 a 30 animales, e incluso más. Cuando pastan, una sola persona es capaz de cuidar hasta 500 animales[1053].

6.6. Las llamas como animales de silla

Este tema resulta ser un tanto controvertido. Desde la época prehispánica, en la costa norte peruana existe una tradición que, al menos, se inició con los mochicas (siglos II-VII), siguió en la cultura Lambayeque (siglos VIII-XIV) y se prolongó por lo menos hasta la época Chimú (siglos XII-XIV), que señala que los camélidos se emplearon como cabalgaduras. De esta práctica quedan las imágenes de cerámica, pinturas y los testimonios que recogieron los cronistas españoles. En las Figuras 6.46[1054], 6.47[1055], 6.48[1056] y 6.49[1057] están representados usándolos como animales de monta por miembros de las tres culturas citadas.

Figura 6.46. Llama montada. Cultura Moche

Figura 6.47. Llama montada. Cultura Moche

Figura 6.48. Llama montada. Cultura Lambayeque

Figura 6.49. Llama montada. Cultura Chimú

[1053] BONAVIA, D. *Los camélidos sudamericanos …* Págs. 503-505.
[1054] BONAVIA, D. *Los camélidos sudamericanos …* Pág. 765. Fotografía 9. Guerrero mochica montado sobre una llama macho. En la mano izquierda lleva una porra y con la derecha sujeta una cuerda que va insertada en la oreja derecha del animal. La vasija está rota y le falla el gollete estribo que iba en la parte posterior. Moche II?
[1055] BONAVIA, D. *Los camélidos sudamericanos …* Pág. 766. Fotografía 11. Hombre montado sobre una llama macho. En este caso el jinete tiene amputado el pie izquierdo. Con la mano izquierda sujeta la cuerda que va introducida en una perforación de la oreja izquierda del animal. Moche IV?
[1056] BONAVIA, D. *Los camélidos sudamericanos …* Pág. 774. Fotografía 27. Vasija que representa una llama con un hombre montado. El animal tiene un aparejo a modo de cabestro parecido al que llevan las llamas mochicas, el cual es manejado por el jinete con su mano izquierda. Lambayeque.
[1057] BONAVIA, D. *Los camélidos sudamericanos …* Pág. 778. Fotografía 35. Recipiente que representa a una llama, que parece estar echada, sobre la que hay un hombre que está arrodillado. Con la mano izquierda agarra la oreja izquierda del animal, que lleva un aparejo a modo de cabestro. Chimú.

Mucho más al sur, en la provincia argentina de San Juan, la crianza intensiva de la llama ocupó un lugar destacado en la economía indígena. Pese a la carencia de estudios de la fauna antigua, los registros de arte rupestre del noroeste sanjuanino aportan información que avala la importancia del tráfico de caravanas y el uso frecuente de las llamas como animal de monta. En tres sectores y en dos sitios aislados se han observado representaciones atribuibles a estos animales, ninguno de ellos excavado aún. El arte rupestre santiaguino está constituido exclusivamente por petroglifos realizados con la técnica del picado. En algunos casos pueden distinguirse claramente las llamas de otros camélidos y de los caballos, éstos evidentemente de la época virreinal.

A diferencia de lo que ocurre con los caballos, las llamas aparecen generalmente montadas sobre o cerca de las ancas, como muestra la estatuilla de la Figura 6.50[1058], hallada en Punta del Barro. Igualmente, las cargas aparecen sobre las ancas o sobre el lomo, sin señal alguna que indique la presencia de alforjas (Figura 6.51)[1059].

Figura 6.50. Llama montada

Figura 6.51. Llamas montadas en sitios del norte chileno y argentino

Figura 6.52. Llama qara (pelada)

Figura 6.53. Llama chaku (lanuda)

[1058] GARCÍA, A. ”Pastores y caravaneros …”. Pág. 93. Microescultura de madera hallada en el sitio Punta del Barro que representa una llama montada (fotografía de Carlota López).
[1059] GARCÍA, A. ”Pastores y caravaneros …”. Pág. 104. Modificada.

Los modelos gráficos representan diversas situaciones, como el pastoreo o el transporte mediante recuas en las que, a diferencia de lo observado en otros lugares del norte chileno, noroeste argentino y Bolivia, las llamas no van atadas unas a otras, aunque esta modalidad de conducción podría responder al manejo local de los animales. Las recuas se han encontrado únicamente en Agua Negra que es una quebrada que se usa actualmente para cruzar los Andes hacia Chile, uso que parece un relicto del pasado.

Las variaciones en el diseño de las llamas podrían responder a múltiples causas, entre ellas las diferencias fenotípicas de los animales representados. Sin embargo, en Colangüil se han hallado dos figuras de cuerpo ancho y con mayor pelaje que el resto, lo que sugiere la presencia de dos variedades distintas, posiblemente, equivalentes a las actuales variedades qara (pelada, Figura 6.52)[1060] y chaku (lanuda, Figura 6.53[1061]), en el noroeste sanjuanino.

La cronología más probable de estos hallazgos corresponde a los primeros 1500 años de nuestra era.

Las imágenes de animales montados son claras pero ¿podría tratarse tal vez de caballos? Una vez llegados los españoles, los nativos continuaron con sus expresiones rupestres aunque representando las nuevas condiciones de dominación mediante una serie de figuras ecuestres; a tal fin se modificaron algunos dibujos previos colocando siluetas humanas sobre los camélidos, y después, transformando éstos en caballos. Por tanto, podrían diferenciarse dos momentos en este cambio formal de la representación ecuestre: el primero, durante el siglo XVI y principios del XVII, momento en que se añaden atributos equinos a los camélidos; el segundo, en el siglo XVII, en que aparece la imagen del caballo y el personaje montado se representa con sombrero. En este proceso, en el norte chileno el motivo ecuestre tendría una cronología hispánica y se habría desarrollado en torno a la figura del apóstol Santiago.

La ausencia de camélidos de monta modernos no parece ser un argumento sólido ni para descartar que esta costumbre se diera en la época prehispánica, ni para negar que fuera una práctica local o restringida a algunos sectores del área andina[1062].

En cuanto a los cronistas españoles, Francisco López de Gómara indicaba que los pacos (alpacas):

> *llevan 3 y 4 arrobas de carga, y aun sufren hombres encima, más andan muy despacio: cosa contra la impaciente cólera de los españoles. Cansadas, vuelven la cabeza al caballero y échanle una hedionda agua. Si mucho se cansan, cáense, y no se levantan hasta quedar sin peso ninguno, aunque las matasen a palos*[1063].

Esta afirmación sorprende dado el tamaño de los pacos, ya que afirmaba que eran animales de carga y de silla.

Por su parte, Pedro Cieza de León, cuando narra la contienda entre las tribus ecuatorianas de los otabalos y los carangues, que eran enemigos acérrimos, decía que los primeros usaban de las llamas como animales de silla:

> *Y Otabalo, que debía de ser cauteloso,* […] *llamó a los más de sus indios y principales, entre los cuales escogió y señaló los que le parecieron más dispuestos y ligeros, y a éstos mandó que se vistiesen de sus camisetas y mantas largas, y que tomando varas delgadas y cumplidas*

[1060] ANÓNIMO. *Camélidos sudamericanos.* 2019. https://blog.viajesmachupicchu.travel/camelidos-sudamericanos/. Consultada el 31 de octubre de 2024.
[1061] ANÓNIMO. *Camélidos sudamericanos …*
[1062] GARCÍA, A. "Pastores y caravaneros …". Págs. 91-94, 100-104.
[1063] LÓPEZ DE GÓMARA; F. *Historia General …* Pág. 205.

subiesen en los mayores de sus carneros y se pusiesen por los altos y collados de manera que pudiesen ser vistos por los de Carangue […][1064].

Bartolomé de las Casas, describiendo las llamas, apuntaba que eran bestias de carga y de silla:

Una especie de ovejas llamaban los moradores naturales de aquellas regiones llamas, y a los carneros urcos. […] *Muchos son tan grandes como bestias asnales* […]. *Llevan 3 o 4 arrobas a cuestas, y otras veces caminan los hombres encima de ellos*[1065].

Agustín de Zárate, relatando el viaje de Diego de Almagro a Chile, vuelve a referir que las llamas se utilizaban como animales de silla, explicando algunos pormenores del comportamiento del animal cuando se fatigaba:

porque entre otras propiedades que tienen estas ovejas del Perú, es una de llevar 2 y 3 arrobas de carga como camellos, […] *y también las han impuesto los españoles, en que lleven una persona cabalgando 4 y 5 leguas en un día, y cuando se sienten cansadas, y se echan en el suelo, ningún medio basta para levantarlas, aunque las hieran y ayuden, si no es quitándoles la carga, y cuando llevan alguno cabalgando, si se cansan y las apremian a andar, vuelven la cabeza al que va encima, y le rocían con una cosa de muy mal olor, que parece ser de lo que traen en el buche*[1066].

Por otra parte, el padre Cobo opinaba que las llamas no eran empleadas como animales de silla, aunque podían serlo. Sin embargo, en la primera mitad del siglo XVII, cuando caballos, asnos y mulas abundaban en Perú, decía al respecto:

Aunque pueden llevar una persona, nunca sirvieron de caballerías a los indios[1067]*, y menos ahora, que hay copia de caballos, jumentos y mulas. Sólo sirven hoy para este menester, cuando los corregidores y justicias mandan azotar o sacar a la vergüenza algún indio, que para ellos es muy grande afrenta, y que la sienten más que los azotes, el sacarlos caballeros en un carnero de estos, y más si es moromoro, como ellos llaman, que es lo mismo que manchado de colores; y así en la sentencia en que los condenan a estas penas, suelen ordenar los jueces, para mayor afrenta, que sean llevados en un carnero moromoro*[1068].

La situación descrita en la última parte de esta reseña fue plasmada por Felipe Huaman Poma de Ayala en uno de los dibujos incluidos en su *Nueva Crónica*; en ella explica cómo, en los asientos mineros, los corregidores de minas castigaban a los indios azotándoles encima de un carnero (Figura 6.54)[1069]. Personas y animal parecen no estar a la misma escala.

Un testimonio de primera mano de la época inicial de la presencia hispana en el Río de la Plata sobre la monta de llamas, se debe a Ulrico Schmidl, del que ya se ha hablado anteriormente. Al respecto, el alemán comentaba:

los indios las usan para llevar los alimentos sobre ellas; también cabalgan sobre ellas si se enferman cuando viajan por tierra. Por esto, yo mismo, en una ocasión, […] *he cabalgado sobre ellas por más de 40 leguas de camino, pues estaba enfermo de un pie. En el Perú se conducen sobre ellas las mercancías, como acá afuera andan las acémilas*[1070].

[1064] CIEZA DE LEÓN, P. *Parte primera de la crónica …* F. 47v.
[1065] CASAS, B. de las. "De las antiguas gentes del Perú". En *JIMÉNEZ DE LA ESPADA. M. Colección de libros españoles raros o curiosos*. Tomo 21. Madrid. 1892. Cap. III. En BIBLIOTECA VIRTUAL MIGUEL DE CERVANTES. https://www.cervantesvirtual.com/obra-visor/de-las-antiguas-gentes-del-peru--0/html/7249f845-4b4b-4ad1-bc78-26d029cdbd6e_2.htm. Consultada el 27 de octubre de 2024.
[1066] ZÁRATE, A. *Historia del descubrimiento …* F. 23v.
[1067] Hay, sin embargo, barros antiguos peruanos que representan indios montados en llamas.
[1068] COBO, B. *Historia del Nuevo …* Tomo I. Pág. 366.
[1069] GUAMAN POMA DE AYALA, F. *Nueva crónica* ... Pág. 541. Modificada.
[1070] SCHMIDL, U. *Crónica del viaje …* Pág. 335.

Figura 6.54. Castigo sobre una llama

Este temprano testimonio muestra que las llamas eran empleadas tanto como animales de carga como de silla. Para que no quedasen dudas, incluyó dos dibujos de dichos animales (ver Figuras 6.41 y 6.42) en los que aparecen personas cabalgando sobre ellos.

Bonavia ha calculado que el viaje que cita Schmidl fue realizado en jornadas de 22 km diarios y duró unos 10 días, cifras totalmente verosímiles a la vista de las informaciones anteriormente comentadas[1071]. Las llamas parece que se conducían mediante unas riendas atadas a un collar que rodeaba la parte inferior del cuello, y se montaban a pelo, sin silla. Los animales no eran lanudos y tenían semejanza con los dibujados por Cieza de León por aquellas mismas fechas (ver Figura 6.15 y, posteriormente, hacia 1605, por Diego de Ocaña (ver Figura 6.44).

Sobre este particular cabe recordar lo que indica el Vocabulario de quechua de González Holguin de 1608, que distingue dos tipos de llamas[1072]:

- Huacauya, o huacauia: Carnero lanudo grande de carga.
- Chuncca: Carnero raso grande de carga, sin lana.

Además define las alpacas como:

- Pacocha o paco: Carnerillos de la tierra lanudos y chicos para carne.

Establecida la existencia de dos tipos de llamas a comienzos del siglo XVII, las indicadas por Schmidl, Cieza de León y Ocaña, sin duda corresponden al segundo tipo de los citados por González Holguín. De acuerdo con Bonavia, el alemán era un autor poco dado a las fantasías, por lo que puede considerarse que sus dibujos son fieles a la realidad: aunque tienen la influencia europea de la época, especialmente las representaciones humanas, no se percibe en las figuras de los animales. Las proporciones de los cuerpos, en términos generales, son bastante exactas y, sin duda las llamas dibujadas son animales corpulentos. La relación de tamaños jinete/cabalgadura indica que se trataba de animales mayores que los actuales, lo cual abonaría la hipótesis de la existencia en el pasado de algunas variedades hoy desaparecidas[1073].

[1071] BONAVIA, D. *Los camélidos sudamericanos …* Pág. 509.
[1072] GONZÁLEZ HOLGUIN, D. *Vocabulario de la lengua general de todo el Peru llamada lengua Qquichina*. Lima. 1608. Pág. 268.
[1073] BONAVIA, D. *Los camélidos sudamericanos …* Pág. 510.

Todo lo anteriormente comentado no significa que la llama fuera un animal de silla. Las evidencias indican que esta forma de uso no estuvo generalizada, ni en los tiempos prehispánicos ni en los virreinales. Sin embargo, en determinadas zonas o en ciertas ocasiones, fueron utilizadas para este fin.

Figura 6.55. Llama[1074]

[1074] WIKIPEDIA. *Lamini*. https://es.wikipedia.org/wiki/Laminihttps://es.wikipedia.org/wiki/Lamini. Consultada el 12 de julio de 2025. Modificada.

7. LA ARRIERÍA EN LOS ANDES

7.1. El transporte con llamas

Las llamas eran oriundas de las alturas andinas, en donde se desenvolvían perfectamente, pero no soportaban el clima cálido y húmedo de los valles cocaleros, enfermando y muriendo en ellos. Sin embargo, en los caminos de la sierra presentaban ventajas que ningún otro animal podía ofrecer para el transporte de mercancías (Figura 7.1)[1075].

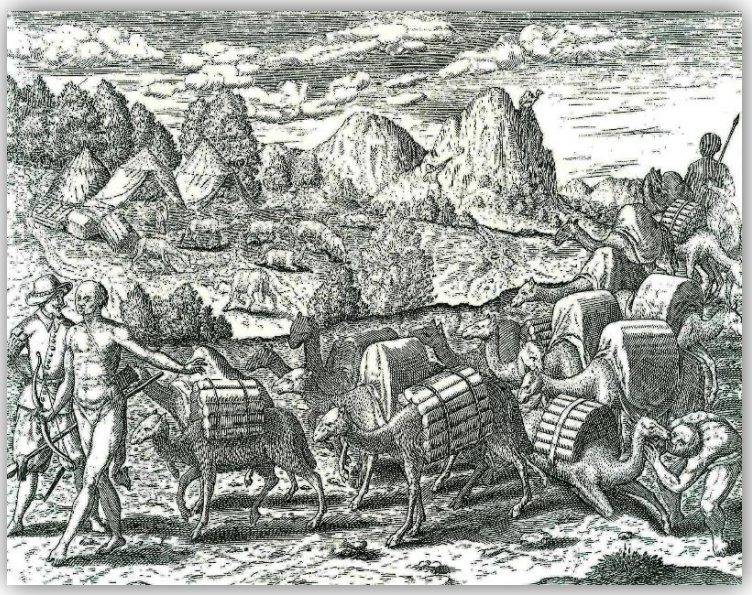


Figura 7.1. Representación de una recua de llamas hecha por un impresor holandés en 1650

Una vez domesticadas, el empleo de llamas como animales de carga ha tenido una larga tradición en los Andes. Muchos pueblos han dejado en forma de pinturas rupestres numerosas figuras de estos animales representados de forma variada (Figura 7.2[1076], 7.3[1077] y 7.4[1078]). Otras veces aparecen en cerámica como bellos motivos; así lo muestra la Figura 7.5[1079], que representa una llama portando las valiosas conchas de *Strombus*. De hecho, el uso de los camélidos para la

[1075] BRY, T. *America* ... Pág. 289.

[1076] RECALDE, M.A. "Representaciones rupestres y sitios de ocupación transitoria en el período prehispánico tardío: los casos de Charquina 2 y Cerco de la Cueva 3 en el valle de Guasapampa (provincia de Córdoba, Argentina)". En *SEPÚLVEDA, M.; BRIONES, L.; CHACAMA, J. Crónicas sobre la piedra. Arte Rupestre de las Américas*. Arica. 2022. Pág. 285. Modificada. En ella se aprecian tres tipologías de dibujo. La de la izquierda muestra animales con el cuerpo de base elíptica, respetando las proporciones del modelo real; en la del centro, en blanco, hay una desproporción entre el cuerpo, que se presenta excesivamente alargado, y las extremidades, que muestran una escasa longitud y se insertan en el pecho del animal; a la derecha muestra variaciones significativas respecto a los anteriores, ya que el cuerpo es de base cuadrada y solo tiene dos extremidades.

[1077] PODESTÁ, M. M.; FALCHI, M. P.; NIELSEN, A. E. "A lo largo del tiempo… Secuencia cronológica del arte rupestre en Guachipas (Salta, Noroeste, Argentina)". *Boletín de la Sociedad de Investigación del Arte Rupestre de Bolivia (SIARB)*. Nº 37. 2023. Pág. 57. Modificada.

[1078] LEDESMA, R. "Estudio de territorialidad en el sur del valle Calchaquí (Salta, Argentina)". En *SEPÚLVEDA, M.; BRIONES, L.; CHACAMA, J. Crónicas sobre la piedra. Arte Rupestre de las Américas*. Arica. 2022. Pág. 193. Modificada.

[1079] KUTSCHER, G. "Nordperuanische Gefäßmalereien des Moche-Stils". 1983. Pág. 305. En *ALVA, J.I.; ZÚÑIGA, L. Serie Alimentos Andinos: La Llama y la Alpaca*. 2020. El Brujo, complejo arqueológico. https://elbrujostg.urbangolem.com/blog/llama-y-alpaca. Consultada el 5 de octubre de 2024.

arriería andina es una práctica que tiene miles de años de antigüedad, y está estrechamente relacionada con el establecimiento de los caminos articulados por el Qhapaq Ñan. Como ya se ha comentado, tuvo su inicio cuando las sociedades primitivas andinas, adaptándose a los ecosistemas existentes, lograron domesticar los recursos aprovechables que encontraron en ellos[1080].

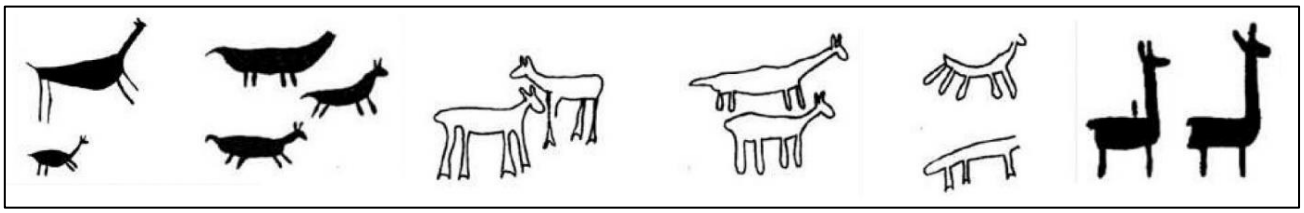


Figura 7.2. Camélidos andinos

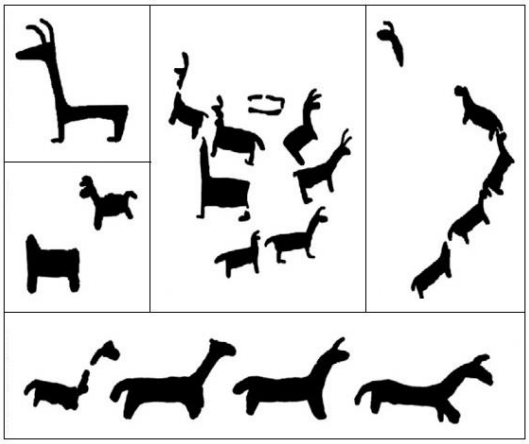


Figura 7.3. Camélidos andinos (1000-1500 d.C.)

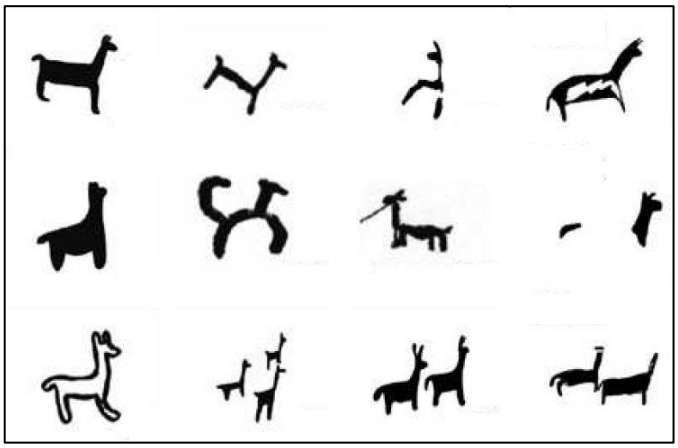


Figura 7.4. Camélidos andinos (0-1350 d.C.)

Figura 7.5. Llama portando conchas de Strombus. Cultura moche (100-800 d.C.)

Este tráfico se fue desarrollando de forma gradual y espontánea, lo que dio lugar a la creación de múltiples itinerarios que configuraron una red vial de alta conectividad. La llegada de los incas introdujo cambios en la circulación de bienes y personas ya que mejoraron y desarrollaron el sistema vial previo. Muchos de estos caminos fueron utilizados por los españoles en sus desplazamientos iniciales por el territorio costero y andino, y a su vera se fundaron ciudades. Mediante estas poblaciones se implantó un nuevo sistema comercial que potenció algunos de estos caminos para el tráfico de personas, bienes y animales en el marco de una nueva economía y la creciente demanda de los mercados mineros.

[1080] MÚJICA, S.; ROEL, P. (Coord.) *Los arrieros del Pariacaca.* Lima. 2013. Pág. 3.

De esta forma, el transporte comenzó a representar una actividad esencial en la integración del espacio económico del virreinato del Perú, y la arriería fue la responsable de trasladar bienes y ganado por tan vasto territorio[1081]. Su implantación en tiempos virreinales fue posible por el aprovechamiento del ganado de la tierra, la experiencia en el caravaneo y la existencia de los antiguos caminos de tiempos prehispánicos.

Según Sanhueza[1082], los camélidos constituían para las sociedades andinas un bien de destacada importancia económica y social. Las llamas no sólo aportaban su carne y productos derivados, sino que constituían un medio de transporte y un bien rescatable por otros; además, eran un recurso de inserción de la unidad domestica dentro de una estructura social compleja, sustentada en una serie de relaciones de reciprocidad institucionalizada y fundamentada principalmente en el parentesco. Por eso, este vínculo aseguraba a cada unidad doméstica la adquisición de ganado mediante herencia, o por regalos asociados a determinados ceremoniales durante la infancia y adolescencia, y, sobre todo, por matrimonio; estos mecanismos permitían que una persona accediera a los animales y al derecho de usufructuar los recursos de sus parientes y de la comunidad. Estos derechos implicaban, a su vez, responsabilidades y obligaciones recíprocas con los otros miembros del ayllu en las distintas labores productivas, incluido el pastoreo. Por todo ello, el ganado camélido representaba mucho más que un bien económico.

No es de extrañar que, al iniciarse el período virreinal y prácticamente durante todo el siglo XVI, las llamas fueran indispensables para la circulación mercantil interregional y, en consecuencia, para las poblaciones agropecuarias andinas que aportaron, además de la mano de obra para los trajines, los propios animales de carga.

Figura 7.6. Llamas jorobadas en la isla de La Mocha según un dibujo holandés[1083]

Sin embargo, su crianza masiva y la necesidad de domesticarlas para la carga y la marcha, requirieron del desarrollo de una tecnología adecuada a las condiciones de extrema aridez que caracterizan gran parte del territorio andino. Dentro de él, las tierras altas de la puna tenían gran relevancia, puesto que, a pesar de la severa climatología, eran zonas obligadas de paso entre los oasis y los valles de ambas vertientes de la cordillera y ofrecían recursos forrajeros permanentes, fundamentales para el ganado y la vida humana.

[1081] SICA, G. "Del tráfico caravanero a al arriería colonial indígena en Jujuy. Siglos XVII y XVIII". *Revista Transporte y Territorio.* Nº 3. 2010. Págs. 26, 28.
[1082] SANHUEZA, C. "Tráfico caravanero, arriería y trajines …". Págs. 289-321.
[1083] BRY, T. *America* ... Pág. 359. Modificada. El texto que acompaña a la figura dice: […] *sus ovejas, que como los camellos, grandes jorobas llevan.*

La reproducción de las llamas destinadas al transporte se hacía mediante el denominado machaje, que consistía en alimentar y mantener separados machos y hembras, juntándolos sólo en verano para el apareamiento. La separación física de ambos sexos durante la mayor parte del año impedía que los machos perdieran su capacidad reproductiva, al mismo tiempo que permitía alimentar y domesticar una gran cantidad de machos cargueros. Esta técnica de reproducción requería de un doble y simultáneo manejo de los pastizales debido a las distintas exigencias nutritivas de cada grupo de animales. Para mayor complicación, los pastos estaban distribuidos a diversas altitudes y en emplazamientos distantes entre sí. Por otra parte, aunque el forraje de la puna era permanente, su utilización era estacional dadas las bajas temperaturas que se registraban en invierno, lo que implicaba la trashumancia del ganado entre tierras altas (puna) y tierras bajas (oasis transpuneños), de acuerdo con los ciclos del calendario. En consecuencia, la buena gestión de estos recursos forrajeros en un medio de características tan extremas, en suma, la alimentación y la reproducción masiva del ganado, dependía del adecuado manejo de los dispersos y distantes pastos o vegas naturales. Esta práctica reproductiva se combinaba con la del transporte, optimizando la gestión de los rebaños.

Como consecuencia de este proceder, los asentamientos de la población debían tener un cierto grado de flexibilidad, habiendo núcleos residenciales permanentes junto a otros temporales, las llamadas estancias, que estaban diseminadas en torno a las fuentes de agua y pastos de altura. En cuanto al uso de estos pastizales, cabe señalar que se regía por un orden establecido según el cual, aunque tenían carácter comunitario, su explotación estaba permitida a los grupos comunales o familiares pero supeditada a los derechos de acceso.

En este trasfondo, a comienzos del periodo virreinal, los españoles dependieron de las llamas para el transporte de cargas, cuando no eran suficientes los animales europeos. Así lo manifestó en 1590 el licenciado Cepeda, desde Tarija:

> *Después de la vida y salud de los indios sin los cuales, como he dicho, no hay cosa que sea de provecho en estos reinos, lo que más le conviene conservar y procurar vaya en aumento es el ganado de la tierra en que se trajina en todas estas provincias la comida y en la mayor parte de ellas las mercancías, y en Potosí los metales; y este ganado de la tierra evita que no se carguen los indios porque la aspereza de la tierra y diferencias de temples de excesivo calor a frio vuelve los caballos locos, es causa que no haya carretas y muy pocas recuas de mulas por valer caras y el herraje a precio exceso*[1084].

El empleo de las llamas favoreció la entrada de los indígenas en la arriería y su mantenimiento en ella con una fuerte presencia a lo largo del virreinato; al fin y al cabo, sabían perfectamente cómo criar y domesticar estos animales y cómo manejar las reatas, además de disponer del conocimiento de los caminos y de la situación de las aguadas, pasos y tambos, así como la duración de las etapas del viaje. De esta manera, adquirieron un papel clave en la temprana circulación mercantil empleando los rebaños de camélidos cuya propiedad siempre mantuvieron.

La incorporación de los nativos al oficio de arriero tuvo que ver con el tributo que debían pagar a sus encomenderos. A veces se cancelaba por medio del servicio personal en actividades eventualmente relacionadas con la crianza y cuidado de ganado mular, vacuno y ovino pero en otras ocasiones, cuando la tasa se exigía en dinero, una de las formas de conseguirlo era

[1084] Carta del licenciado Cepeda sobre la Villa de Tarija, La Plata 10 de febrero de 1590. En *CONTI, V.E.; SICA, G. "Arrieros andinos de la colonia a la independencia. El negocio de la arriería en Jujuy, Noroeste Argentina". Nuevo Mundo Mundos Nuevos.* 2011. Nº 26. http://journals.openedition.org/nuevomundo/60560 ; DOI:https://doi.org/10.4000/nuevomundo.60560. Consultada el 16 de julio de 2024.

participando en los nacientes circuitos mercantiles tales como la arriería, a los que los nativos podían aportar sus conocimientos del ganado local y del territorio[1085].

La falta de adaptación de las llamas a ecosistemas más cálidos que la puna, el aumento de la cría y engorde de mulas en zonas como Córdoba y Santa Fe, en el Noroeste argentino, y su mayor capacidad de carga provocó que paulatinamente se incrementase la presencia de estos semovientes en las caravanas suplantando a las llamas, situación que fue plenamente aceptada por los arrieros nativos[1086]. De esta forma, durante las primeras décadas del siglo XVII, existió un período de transición entre el tráfico caravanero tradicional y la arriería importada por los españoles, en la cual convivieron los camélidos con las mulas europeas. Manteniendo la propiedad del ganado local, los indígenas pudieron trabajar como fleteros especializados, en tareas de arriería para el encomendero (pagando su tributo como servicio personal) o bien, en algunos casos, transportando y vendiendo parte de su propia producción.

Mediante la compra de ganado de origen europeo muchos indios se transformaron en dueños de recuas de mulas y participaron activamente en la arriería, en el negocio de los fletes. Uno de los atractivos que les ofrecía era que se trataba de una actividad que realizaban de forma individual y no comunitaria, de modo que la propiedad de los animales y la contratación de los servicios corrían por cuenta de los propios arrieros. Cuando se requerían recuas grandes, se unían varios propietarios para realizar un solo viaje[1087].

Figura 7.7. Aperos de arrieros[1088]

Figura 7.8. Arrieros en Atacama (1860)[1089]

Como ya se ha dicho, la vida de las llamas alcanzaba unos veinte años pero normalmente se sacrificaban antes para aprovechar su carne. Se alimentaban con el forraje natural que crecía en lugares aparentemente estériles y eran fáciles de conducir pues una recua de veinticinco animales podía ser manejada con solo dos arrieros[1090]. Por estas razones y porque una vez finalizada su función como medio de acarreo constituía un alimento básico en la dieta de la población,

[1085] SICA, G. “Del tráfico caravanero …”. Págs. 31-32.
[1086] CONTI, V.E.; SICA, G. “Arrieros andinos de la colonia…”. Nº 28.
[1087] SICA, G. “Del tráfico caravanero …”. Págs. 30-346.
[1088] SANHUEZA, C. “La tradición arriera de Atacama (siglo XIX)”. En *ALDUNATE, C. (Ed.) Atacama.* Santiago. 2012. Pág. 245.
[1089] SANHUEZA, C. “La tradición arriera …”. Pág. 243.
[1090] SANHUEZA, C. "Estrategias readaptativas en Atacama: la arriería mulera colonial". En *ARZE, S.; BARRAGÁN, R.; ESCOBARI, L.; MEDINACELI, X. (Comp.) Etnicidad, economía y simbolismo en los Andes. II Congreso Internacional de Etnohistoria. Coroico.* La Paz. 1992. Pág. 375.

particularmente en los populosos asientos mineros, se acabaron imponiendo en el transporte de mercancías en las elevadas y frías tierras andinas[1091].

Figura 7.9. Camélidos pastando en las alturas andinas (1854)

Los alrededores del lago Titicaca, debido a su extrema climatología, eran lugares donde las únicas actividades económicas que podían prosperar eran el cultivo de tubérculos y la cría de camélidos (llamas principalmente). A ello se dedicaban sus habitantes desde tiempo inmemorial, intercambiándolos por otros bienes de consumo necesarios que los comerciantes llevaban desde otros ecosistemas. Por eso no es de extrañar que en la visita de 1567, el corregidor del territorio, Ruiz de Estrada, dijera que era tan abundante en ganado que todos los años se rescataban más de 5.000 cabezas a trueque de coca y vino y otras mercaderías[1092]. Veinte años después, hacia el año 1585, más de 300 hombres se ocupaban intercambiando ganado de la zona por coca, paños y otras mercancías. Una parte importante de las llamas utilizadas en el trajín de Cuzco a Potosí provenía de aquí[1093] (Figura 7.9)[1094].

El transporte de tejidos de los obrajes fue otra actividad reservada a estos animales durante el siglo XVI debido a su precio barato. En aquella época las recuas de estos animales, guiadas por indios, atravesaban caminos montañosos y punas heladas y desérticas; debían vadear ríos y barrancos, y soportar cambios constantes del clima, que afectaban seriamente, incluso con resultado de muerte, tanto a los arrieros como a las llamas. Con el tiempo, el incremento del volumen del tráfico de mercancías, la lentitud del paso de los camélidos, la limitada carga que podían llevar y su escasa resistencia al clima cálido fueron factores determinantes que contrarrestaron las demás ventajas que su utilización conllevaba, perdiendo competitividad frente al transporte mular, que las fue reemplazando poco a poco[1095]. No obstante, cuando la actividad de los animales tenía lugar a gran altitud, como en las minas de la región potosina, las mulas no llegaron a desplazar ni a adquirir la relevancia del camélido para portear las cargas. Esto se debía, a que aquellas no siempre podían competir con las llamas, tanto por problemas de adaptación como de costos. De hecho, ciertos trajines vinculados a la minería de altura, producían tantas bajas en el ganado mular que hacían el negocio improductivo. Por esta razón, hasta muy avanzado el siglo XVIII, las llamas siguieron llevando el peso de esta actividad. Por ejemplo, en las minas de Lípez, aunque los indígenas poseían ganado mular, usaron las llamas para bajar los minerales y abastecer los asientos leña, yareta, sal y otros productos e insumos durante todo el período virreinal. Sin

[1091] VEGA, G. *Comentarios* … Vol. 2. Pág. 185.
[1092] ESPINOSA, W. (Ed.) *Visita hecha a la provincia* … Pág. 49.
[1093] CAPOCHE, L. *Relación general de la villa imperial de Potosí*. Madrid. 1959. Pág. 176.
[1094] GIBBON, L. *Exploration* ... Pág. 12.
[1095] MÚJICA, S.; ROEL, P. (Coord.) *Los arrieros* … Pág. 3.

embargo, los arrieros de Lípez no sólo se desplazaban a través de la puna, sino que regularmente realizaban viajes a las tierras bajas de ambas vertientes de la cordillera y disponían de los medios para alimentar a grandes masas de ganado, tanto autóctono como europeo. Además, estos caravaneros fueron importantes proveedores de camélidos de las regiones circundantes, cuya demanda no disminuyó drásticamente ya que las llamas siguieron siendo animales domésticos de gran relevancia y un valioso objeto de intercambio interregional[1096].

En determinadas ocasiones las autoridades locales tuvieron necesidad de salvaguardar la cabaña de llamas, como ocurrió en Cuzco en 1551; en ese momento, la carencia de estos animales y, consiguientemente, de los alimentos que llevaban de un sitio a otro, debió ser grande pues una provisión de 4 de abril del virrey Antonio de Mendoza recordaba cumplir dos ordenanzas del cabildo cuzqueño para que no se sacasen llamas de su jurisdicción ni se comprase maíz ni trigo para revender[1097].

Tiempo después, una nueva orden promocionaba el uso de llamas como medio de transporte. En 1615, el virrey Montesclaros promulgó una ordenanza y provisión para que el transporte hasta las zonas mineras se hiciera con llamas y no en mulas aduciendo dos razones: que los camélidos eran necesarios para bajar el mineral del cerro a los ingenios (las mulas no podían hacerlo debido a la aspereza del terreno) y que, como los indios eran los que los criaban y trajinaban, la venta de su carne les permitía obtener un beneficio con el que pagar el tributo al que estaban obligados[1098]. Esta misma orden fue posteriormente recordada mediante sendas provisiones de los virreyes marqués de Guadalcázar y conde de Chinchón; el propio cabildo del Cuzco estableció el 4 de septiembre de 1635 la conveniencia de hacer el trajín de la coca a Potosí en llamas[1099]. Finalmente, ante el constatado incumplimiento de los mandatos anteriores durante décadas, el asunto fue sancionado por el rey el cual, mediante cédula real de 5 de julio de 1684, ordenó que el trajín para conducir la coca y demás géneros a Potosí desde las provincias de Pacajes, Arica, Arequipa, Moquegua, Locumba, Carangas, Canes y Canchas, Yungas, Callao y otras, se hiciera con llamas y no en mulas:

Figura 7.10. Recua de llamas[1100]

Figura 7.11. Recua de llamas[1101]

[1096] SANHUEZA, C. “Tráfico caravanero, arriería y trajines …”. Págs. 289-321.
[1097] ESQUIVEL, D. *Noticias cronológicas* ... Tomo I. Pág. 159.
[1098] HANKE, L. *Los virreyes españoles en América …* Tomo II. Pág. 108.
[1099] ESQUIVEL, D. *Noticias cronológicas* ... Tomo I. Pág. 245.
[1100] https://es.123rf.com/photo_180043429_arrieros-y-grupo-de-llamas-forma-dom%C3%A9stica-de-lama-guanicoe-antigua-actividad-de-trasladar.html. Consultada el 10 de noviembre de 2024.
[1101] WUST, W. *Caravana de llamas*. En VILLANUEVA, A.Z. Caravana de llamas, paisaje cultural ancestral. 2019. Yachay. https://yachay-peru.blogspot.com/2019/04/caravana-de-llamas.html. Consultada el 5 de octubre de 2024. Modificada.

Presidente y oidores de mi audiencia real de la ciudad de La Plata en la provincia de Los Charcas. Por parte de los diputados del gremio de los azogueros de la villa imperial de Potosí se me ha representado que por diferentes provisiones del Gobierno Superior de Lima era prohibido que conduzcan los españoles ni indios de las provincias de Pacajes, Arica, Arequipa, Moquegua, Locumba, Carangas, Canes y Canchas, Cuzco, Yungas, Callao y otras vino ni coca en mulas a la dicha villa de Potosí sino en carneros de aquellas tierras imponiéndoles para ello graves penas y perdimiento de las mulas y de los demás bienes; y sin embargo algunos españoles e indios conducían dichos géneros y otros en mulas siendo en grave perjuicio del trajín de los carneros y de los ingenios de minas de Potosí pues con ellos bajan los metales del cerro a los ingenios de la Ribera por no permitir su aspereza que anden mulas, y si se diese lugar al trajín de ellas para conducir dichos géneros de otras provincias a Potosí, cesaría el de los carneros y se hallarían los dueños de ingenios de minas de aquella villa sin tener con qué bajar los metales del Cerro a los ingenios por no haber carneros en aquellas partes más que los que llevan de la provincias referidas con dichos géneros, y se atrasarían las labores de los ingenios, en grave perjuicio suyo y de mi hacienda, pues de todo lo que se atrasase dejaría de percibir los quintos.

Y de conducir los géneros en carneros se sigue también mucho beneficio a los indios pues siendo estos los que los crían y trajinan, con ellos ganan para su sustento y para pagar los tributos reales, y cesando el trajín cesaría también uno y otro; y con el conocimiento de los perjuicios experimentados de trajinar el vino y coca en mulas, está prohibido por diferentes provisiones del Gobierno Superior (como todo constaba del testimonio que presentaban) suplicándome fuese servido de mandar despachar cédula mía prohibiendo el trajín de las mulas para conducir dichos géneros que se llevaren a Potosí de otras provincias y mandando que tan solamente lo puedan hacer en carneros de la tierra como está mandado por el Gobierno Superior de Lima imponiendo para ello graves penas contra lo que hicieren lo contrario, y se han visto por los de mi Consejo de las Indias con lo que sobre ello dijo y pidió mi fiscal de él, he tenido por bien de dar la presente por la cual es mi voluntad prohibir como por la presente prohíbo el trajín de las mulas para conducir dichos géneros y el vino y coca que de las dichas provincias se llevare a la villa de Potosí, y que éste se haga en carneros de la tierra, lo cual haréis ejecutar como os lo mando cuidando de su cumplimiento y observancia, sin que se ponga en ello excusa ni dificultad alguna[1102].

Por tanto, la medida tenía el objetivo de proteger la economía tanto de los españoles y criollos (bajada del mineral del cerro Rico, trabajo en los ingenios) como de los indígenas (cría de y trajín con las llamas) y de la Corona (quintos reales aplicados a la plata obtenida en los ingenios).

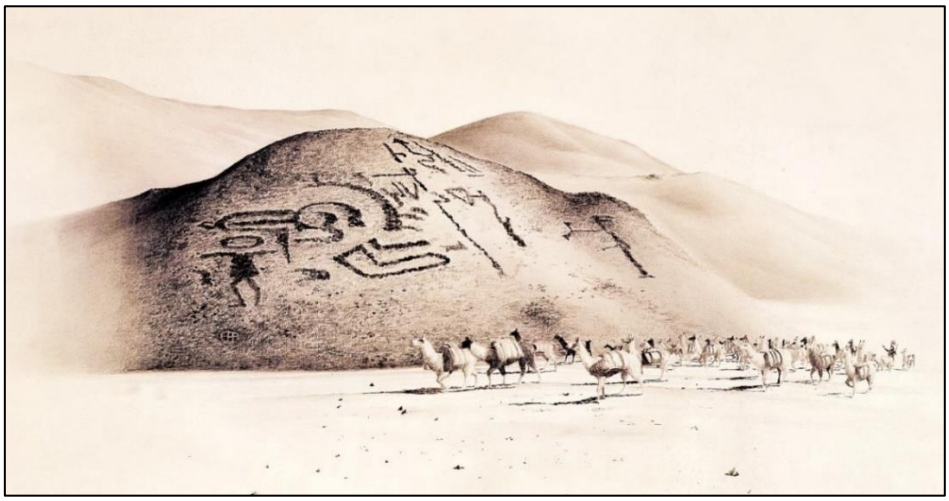


Figura 7.12. Caravana de llamas en el valle de Azapa (Chile)[1103]

[1102] Cédula real al presidente y oidores de la Audiencia de Charcas, 5 de julio de 1684. Archivo General de Indias. Charcas, 420. L. 9, F. 124v-125v.

[1103] PÉREZ DE ARCE, J. *Caravana de llamas subiendo al altiplano por el valle de Azapa.* Museo Chileno de Arte precolombino. El tráfico con recuas de llamas. https://museo.precolombino.cl/el-trafico-con-recuas-de-llamas/. Consultada el 5 de octubre de 2024.

Se ha de tener muy en cuenta que las llamas constituían un elemento fundamental en la vida diaria y la economía indígena al servir de fuente directa de alimentación, medio de desplazamiento, animal de carga, producto comercial intercambiable y recurso de inserción de la unidad doméstica en la comunidad a través de los mecanismos de reciprocidad[1104].

A pesar de la prohibición de utilizar las mulas en los desplazamientos a Potosí, sus indudables ventajas sobre las llamas impulsaron su uso en determinadas regiones en las que la arriería indígena fue incorporándolas paulatinamente bajo la iniciativa de las autoridades civiles y eclesiásticas españolas. Así ocurrió en Atacama a partir de la primera mitad del siglo XVII, momento en que el trajín con mulas se constituyó en una actividad de importancia para la población local como medio para intervenir en los mercados virreinales y, en consecuencia, para conseguir mayores ingresos. En este caso, dichos animales se mostraron especialmente ventajosos para el transporte de mercancías desde el litoral desértico del Pacífico hasta el altiplano. Hay que resaltar que el ganado mular no se criaba en Atacama sino que era importado fundamentalmente del valle de Salta. En otros lugares andinos, como Lípez (situado entre Potosí y Atacama), en donde la arriería fue una actividad muy relevante, las mulas no pudieron adquirir la importancia de las llamas ni, por tanto, sustituirlas posiblemente debido a su peor adaptación al medio y a los costes que suponía la elevada mortandad de los animales ligados al transporte de leña, sal, yareta, minerales y otros materiales a los asentamientos mineros. Una situación similar con las mulas en Atacama habría supuesto pérdidas irreparables para las modestas economías indígenas[1105].

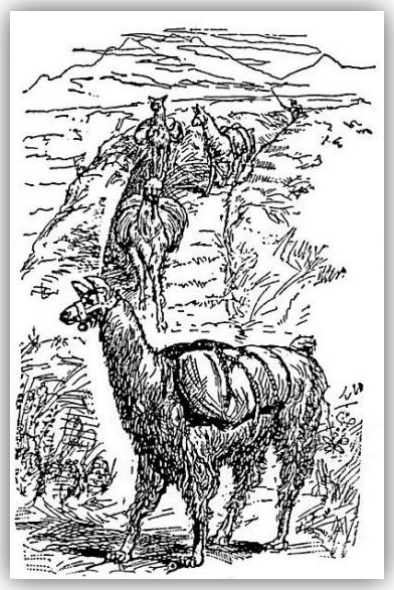


Figura 7.13. Recua de llamas llevando cada una dos cestos de coca

Por las ventajas dichas, hasta el final del período virreinal las mulas siguieron criándose en Tucumán y llevándose luego al Alto Perú; así se implantó entre los arrieros tucumanos el uso de la coca. En 1794 Unanue decía al respecto:

> *A pesar de haberse siempre prohibido rigurosamente el uso de la coca en el Tucumán, se ha introducido por que sólo con ella han podido los troperos sostener las crudas vigilias y rigores de los páramos de Lípez, etc., para impedir que descarríen las mulas que conducen al Perú*[1106].

En lo que respecta a las cargas de hoja de coca que podían transportar las llamas, cada una llevaba inicialmente 2 cestos ó 20 kg (Figura 7.13)[1107]. Sin embargo, con el paso de los años, al reducirse la cantidad de arrieros y de animales, los cestos transportados por animal aumentaron a cuatro o cinco (40 a 50 kg)[1108]. La forma de cargarlos era importante para no dañar al animal; ya se ha comentado el texto de Garcilaso de la Vega al respecto[1109], y el cuidado que se debía tener para no lastimarles el espinazo.

Por su parte, las mulas cargaban 12 cestos cada una, lo que sumaba un total de 100 kg de coca por animal o 120 kg de carga total, incluidos los envases.

[1104] SANHUEZA, C. "Estrategias readaptativas en Atacama …". Pág. 372.
[1105] SANHUEZA, C. "Estrategias readaptativas en Atacama ...". Págs. 363-369.
[1106] UNANUE, J.H. *Disertación …* Pág. 30.
[1107] MORTIMER, W.G. *Peru: history* ... Pág. 140.
[1108] LIZÁRRAGA, R. *Descripción del Perú…* Pág. 176.
[1109] VEGA, G. *Comentarios* ... Vol. 2. Pág. 185.

Como ya se ha indicado, las recuas de llamas tenían un tamaño variable, muchas veces comprendido entre 600 y 1.500 animales (las de menos de 500 eran consideradas pequeñas), con lo que la caravana podía transportar, en estos casos, entre 25 y 62 toneladas de hoja de coca y estar compuesta por 60 a 150 arrieros. En 1565 la relación entre ellos y los cestos transportados era de una persona por cada 20 envases[1110].

Sobre este asunto también proporciona información el jesuita Bernabé Cobo:

> *Cógense cada año muchos millares de cestos de coca en las tierras yungas del Perú, que son las provincias de los Andes, de donde se lleva a todo este reino, mayormente a Potosí. Trajínase en grandes recuas de llamas, porque comúnmente lleva cada recua de dos a tres mil cestos*[1111].

Suponiendo que cada animal llevase 2 cestos, las recuas serían de 1.000 a 1.500 llamas.

En cada jornada de marcha se avanzaban normalmente unas 3 leguas (aproximadamente 16,5 km)[1112], pudiéndose dar la circunstancia referida por Murúa sobre la negativa de algunos animales cansados a continuar el viaje, hecho también referido por Diego de Ocaña, coincidente con aquel en época y discurso, que añadía, además, algunas particularidades[1113]:

> *Estos indios andan con los carneros de la tierra, que son criados con su flema; y tienen tanta que si un carnero de aquellos se echa con la carga no se quiera levantar aunque el indio le dé mil palos ni aunque lo maten; y por mucho que le tuerzan la cola y le aprieten los compañones, no se levanta. Y el indio se asienta en el camino junto al carnero y así se le está mirando dos y tres horas hasta que el mismo carnero se levanta. Y los demás indios van caminando adelante con los demás; y por esto no andan españoles con ellos sino indios, porque ha acontecido, viniendo algunos españoles con estos carneros, echarse en el camino de cansados, que es muy ordinario, y querer levantarlos el español y matarlos a palos y dejárselos por aquellos caminos muertos; y por esto no andan con ellos sino indios, que son flemáticos*[1114].

Por esta razón, las caravanas siempre llevaban suficientes animales de reserva a fin de que, si alguna llama con carga mostraba síntomas de fatiga, se descargaba siendo los cestos trasferidos a otro de refresco. Todo con tal de evitar que se acostaran y paralizaran la recua[1115].

La mortandad de las llamas en estos viajes era grande. En 1591, un viaje del Cuzco a Potosí llevando 4.000 cestos de coca, se inició con 1.717 llamas de las que sobrevivieron 1.100. Murieron, pues, el 36% de los animales[1116].

En el verano andino, las jornadas de marcha se iniciaban antes del alba, a fin de evitar hacer esfuerzos en las horas de mayor insolación. Llegados al lugar de la acampada, los mercaderes montaban sus toldos, echando dentro de ellos la mercancía; no entraban a dormir en los pueblos para evitar la complicación de acarrear el ganado dentro de ellos[1117].

Los arrieros debían tener un especial cuidado con el mantenimiento de la calidad de la coca, evitando que se humedeciera con las lluvias o el vadeo de ríos y arroyos. Para resguardarla de estas inclemencias llevaban lonas que nunca faltaban en las caravanas.

El tiempo aproximado de viaje entre los almacenes de hoja en la serranía de Cuzco y Potosí era de unos dos a tres meses, y entre La Paz y Potosí de cuarenta días. Esta duración se ha estimado

---

[1110] ROMANO, R.; TRANCHAND, G. "Una encomienda cocalera … Pág. 617.
[1111] COBO, B. *Historia del Nuevo …* Tomo I. Pág. 215.
[1112] LIZÁRRAGA, R. *Descripción del Perú …* Pág. 240.
[1113] OCAÑA, D. *A través de la América …* Págs. 179-180.
[1114] OCAÑA, D. *A través de la América …* Pág. 182.
[1115] VEGA, G. *Comentarios* ... Vol. 2. Pág. 184.
[1116] CHOQUE, R. "Mercadeo del vino y la coca en La Paz y Potosí (1585-1638)". En *CHOQUE, R. (Ed.) Sociedad y economía colonial en el sur andino.* La Paz. 1986. Págs. 147-148.
[1117] VEGA, G. *Comentarios* ... Vol. 2. Págs. 185 y 186.

a partir de los plazos de entrega comprometidos en los contratos entre los transportistas y los dueños de la hoja, y de la información de diversas personas de la época[1118]. Sin embargo desde Cuzco no era raro que se establecieran plazos más largos, de cuatro hasta seis meses y medio[1119].

Un ejemplo de contrato de transporte en el que se cita expresamente la duración del viaje, en este caso de tres meses, de fecha 5 de mayo de 1568, es el siguiente:

> *Sepan cuantos esta carta vieren como yo, Hernando de Valdés, residente en esta ciudad del Cuzco, me obligo a llevar y que llevaré a vos, Cristóbal de Ortega, morador en esta dicha ciudad que presente estáis, en mis carneros de carga de la tierra que tengo en la dicha sierra en los asientos de Chanca o Imbobamba, a la Villa Imperial de Potosí, quinientos cestos de coca de hacienda* […] *los cuales tengo que recibir y me habéis de entregar en la dicha sierra al fin del mes de julio primero que viene de este presente año en que estamos, quince días más o menos y el día que lo hubiere acabado de recibir, dentro de tres meses primeros los daré y entregaré en la dicha Villa Imperial de Potosí a vos el dicho Cristóbal de Ortega o a quién vuestro poder tuviere*[1120]*.*

Un caso especial que merece la pena comentar es el de las llamas llevadas a Potosí por los mitayos que tenían la obligación de acudir a explotar las minas de plata.

En 1596, los gastos alimenticios mensuales de cada uno de ellos eran de 28,5p (5 de ellos de hoja de coca), a los que se habían de añadir, como mínimo, otros 31,5p para ollas, mantas para sacar el mineral y abrigarse, tasa, y comida y ropa para la mujer e hijos. El salario que les pagaban era de 11,5p, por lo que el déficit de cada mitayo sumaba 48,5p mensuales que debía conseguir trabajando tanto él, fuera de los turnos de trabajo obligados, como la familia que normalmente le acompañaba desde el ayllu. Otra medida para poder mantenerse consistía en llevar desde la aldea todo aquello que pudieran necesitar en Potosí, incluida la propia coca[1121].

El resultado de esta situación era que los indios debían acudir desde sus pueblos cargados con comida para el viaje y la estancia en Potosí, pues la ausencia duraría entre doce y catorce meses, incluidos los trayectos de ida y vuelta. Si la distancia lo permitía, a mitad de año volvían a sus pueblos a reponer lo consumido[1122]. Un producto que los mitayos llevaban a Potosí era el ganado en el que cargaban sus magras pertenencias y los alimentos con los que paliarían sus carencias; posteriormente, para conseguir algún dinero, vendían las llamas o se las comían. Dado el número de mitayos que entraba en Potosí (4.780 en 1603), la cantidad de animales que les acompañaba era grande. Una vez cumplido el trabajo, sin ganado y sin dinero, volvían pobrísimos a sus pueblos, o no regresaban por falta material de medios. En 1596 Ayans decía lo siguiente:

> *De todo el ganado que llevaron, que pasa de 30.000 cabezas, no vuelven 1.000 ni aún 500. Y los indios que vuelven vienen tan pobres y desnudos que es lástima verlos pidiendo limosna de puerta en puerta y a los pasajeros. Y el marido trae un niño a cuestas y la mujer otro. Y la regla general que hay para conocer a uno de estos de donde venga, sin preguntarlo, es verlos tan*

[1118] VEGA, G. *Comentarios* ... Vol. 2. Págs. 184 y 186.

[1119] (1) CHOQUE, R. "Mercadeo ...". Pág. 148; (2) GLAVE, L.M. *Trajinantes ...* Págs. 43-44; (3) CAPOCHE, L. "Del uso que han tenido los indios de este reino con la coca, 1610". En *SAIGNES, T. Capoche, Potosí y la coca: el consumo popular de estimulantes en el siglo XVII. Revista de Indias*. Vol. 48. Nº 182-183. 1988. Pág. 233.

[1120] Protocolos notariales Antonio Sánchez. *NUMHAUSER, P. Mujeres indias* … Pág. 75.

[1121] AYANZ, A. "Breve relación de los agravios que reciben los indios que hay desde cerca del Cuzco hasta Potosí…., 1596". En *ALDEA, Q. El indio peruano y la defensa de sus derechos (1596-1630).* Lima. 1993. Págs. 247-248.

[1122] TANDETER, E. "Los trabajadores mineros y el mercado". *Anuario 1996. Archivo y Biblioteca Nacionales de Bolivia.* 1996. Págs. 60-61.

pobres y desnudos y con la lástima y lágrimas y reverencias que piden limosna para poder llegar a sus pueblos[1123].

De donde se desprende que cada mitayo, en promedio, llevaba consigo de 5 a 10 llamas para servicio propio.

Pero es más: en el Cerro Rico, en el citado año de 1603, trabajaban 29.000 indígenas en muy distintas labores[1124], algunas de ellas en relación con las llamas:

- Bajar en llamas el mineral de la mina a los ingenios: 320 personas.
- Llevar estiércol de llama a los ingenios para quemar las pellas de amalgama: 500 personas.
- Trasladar alimentos a Potosí, forraje para 18.000 llamas y 1.500 cabalgaduras: 10.000 personas.

Es decir, que en relación directa o indirecta con estos camélidos trabajaban, al menos, casi 11.000 nativos.

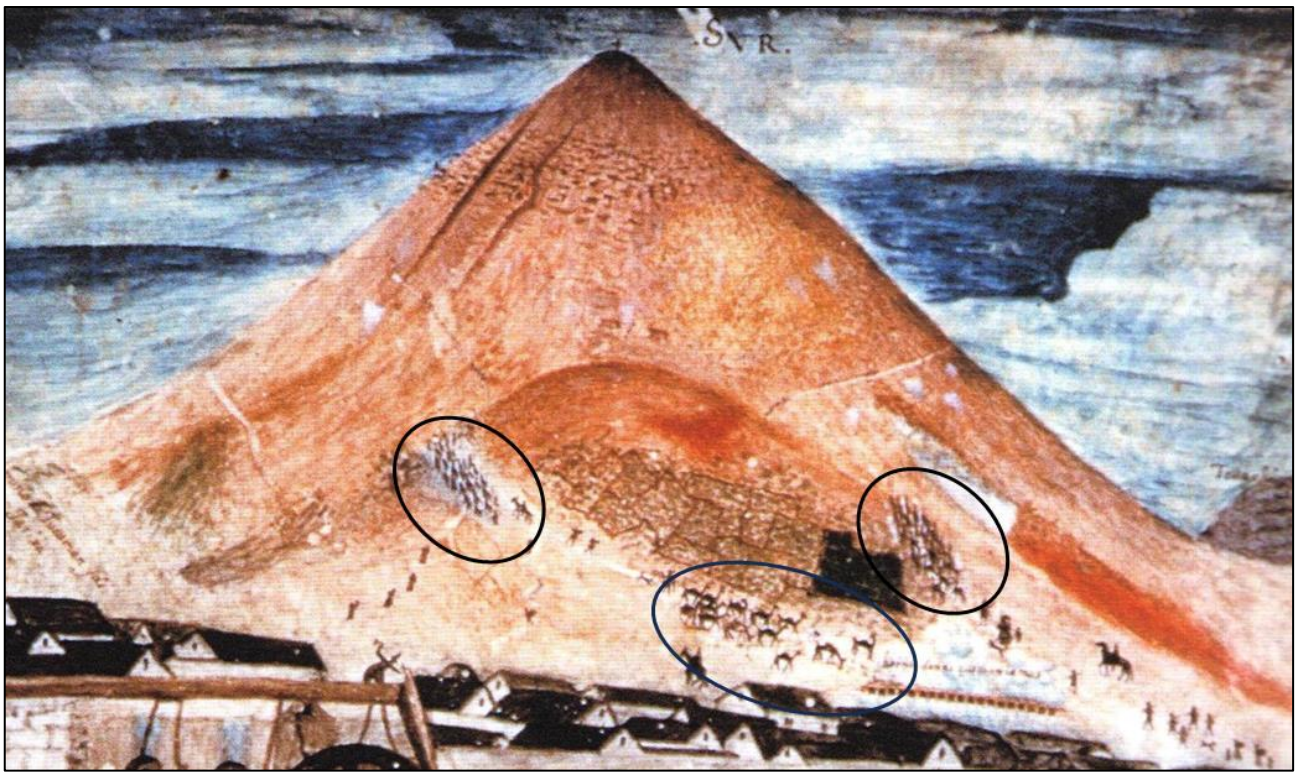


Figura 7.14. Llamas subiendo y bajando del Cerro Rico

En cuanto al trabajo minero en sí, los barreteros arrancaban el mineral que, una vez seleccionado, los apiris sacaban a la plaza de la mina, o cancha; allí, otros indios, generalmente ancianos o niños, denominados palliris, realizaban un segundo estrío manual. A continuación, el mineral así elegido se enviaba a los ingenios[1125], cargado en recuas de llamas (Figuras 7.14[1126] y 7.15[1127)], para la recuperación del metal. Para ello se empleaban los llameros o bajadores. La

[1123] AYANZ, A. "Breve relación …". Pág. 251.
[1124] ARDUZ, G. "Ensayos sobre la historia de la minería altoperuana". Madrid. 1985. En *ESPINOSA, J. Minería boliviana. Su realidad.* La Paz. 2010. Pág. 23. Modificada.
[1125] Ingenio: Lugar donde se beneficiaban los minerales separando los metales contenidos en ellos.
[1126] MARCHENA, J. "Alabanza de corte y menosprecio de aldea. La ciudad y Cerro Rico de Potosí". En *VILLA, J. (Ed.) Potosí, plata para Europa.* Sevilla. 2000. Pág. 34. Modificada.
[1127] MARCHENA, J. "Alabanza de corte …". Pág. 35. Modificada.

primera denominación alude a que utilizaban llamas para el transporte; la segunda, a que bajaban el mineral pues la mina estaba más elevada que los ingenios.

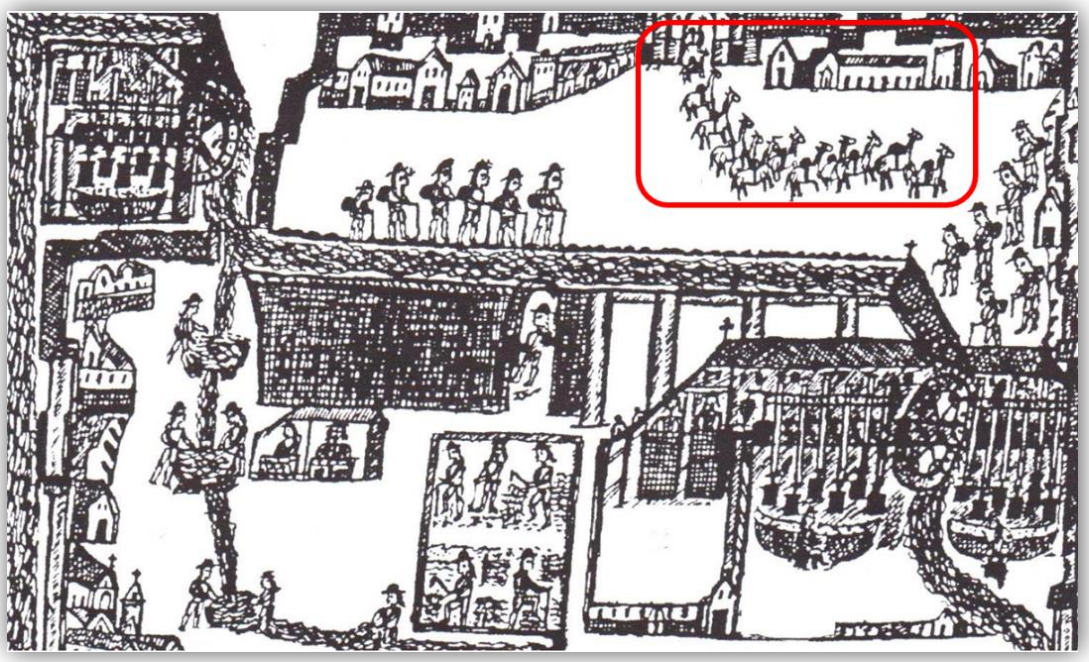


Figura 7.15. Recua de llamas entrando en un ingenio cargadas con mineral

Esta actividad tenía que estar bien organizada y coordinada pues a veces mina e ingenio estaban separados 2 y 3 leguas. El transporte de minerales era llevado a cabo por indígenas especializados que solían provenir de las zonas en donde las comunidades criaban llamas como Lípez (Potosí) o Carangas (Oruro). Los cargadores eran por lo general indígenas independientes que trabajaban bajo contrato y recibían un pago por carga transportada. El mineral se llevaba dentro de costales de lana que solían ser de su propiedad[1128].

Obtenidas las barras de plata, se quintaban, es decir, se cortaba y separaba el 20% que correspondía a la Corona. Del 80% restante, la parte que se enviaba a España era transportada por los mismos llameros que bajaban el mineral de las minas a los ingenios utilizando los mismos animales. La trasladaban primero al puerto de Arica en donde se embarcaba con destino Lima, Panamá y, finalmente, la metrópoli. Debido a la duración y frecuencia de los viajes de la mina a la costa y a que la demanda de recuas sobrepasaba la oferta, los llameros solicitaron quedar excluidos de la mita minera puesto que este trasiego les ocupaba mucho tiempo. No obstante, una buena parte de ellos eran indios forasteros[1129] huidos de sus comunidades o libres no sometidos a la mita. A partir del finales del siglo XVI, el acarreo de barras a Arica se hizo con mulas por transportistas

[1128] MEDINACELI, X. "Mediadores de altura. Llameros de Oruro en la colonia temprana". *Actes & Memoires.* Nº 4. Pág. 485.

[1129] Tras la reducción de los nativos a una serie de pueblos por parte del virrey Francisco de Toledo, se denominaban originarios a los que vivían en dichos pueblos, estaban sometidos a las autoridades étnicas y pagaban el tributo anual; no podían abandonar las tierras en las que habían sido reducidos. En este contexto, se denominaban forasteros a aquellos originarios que abandonaban sus pueblos y se radicaban en otros lugares (pueblos de indios, minas, ciudades o empresas agrarias de españoles). CASTRO, I.; PALOMEQUE, S. “Originarios y forasteros del sur andino en el período colonial”. *América Latina en la Historia Económica*. Año 23. Nº 3. Pág. 43. Nota 8.

españoles contratados por la Corona. Sin embargo, estas recuas iban acompañadas de un cierto número de llamas que llevaban la cebada con las que se alimentaban las mulas[1130].

Por tanto, las llamas tuvieron durante muchos años un importante papel en la minería potosina, bien como elemento de transporte, bien formando parte del alimento diario de los habitantes de la villa.

7.2. El transporte con mulas

7.2.1. Introducción

Antes de la llegada de los españoles al Perú, predominaba una producción orientada a la subsistencia que, no obstante, era objeto de una intensa circulación de bienes que, en la mayoría de los casos, tenía lugar de alguna de las siguientes formas:

- Circulación controlada por el estado inca, basada en la reciprocidad y en la redistribución.
- Circulación de bienes dentro de la misma comunidad obtenidos en distintos pisos ecológicos y, por tanto, separados espacialmente entre sí.
- Intercambio entre diferentes grupos étnicos, controlado por ellos mismos[1131].

El nuevo orden impuesto por los españoles provocó la desaparición del primer tipo de circulación al destruir el estado incaico. El segundo se vio alterado por la bajada demográfica experimentada por los nativos y por el reparto de encomiendas. El tercero también fue modificado al introducirse la valoración y pago de los bienes en dinero, frente al trueque dominante con anterioridad. Si a esto se le une la reordenación poblacional que tuvo lugar como consecuencia de las reducciones a pueblos de los nativos que vivían dispersos o en pequeños núcleos, el resultado fue una ruptura de las pautas tradicionales de la organización económica, ecológica, social e ideológica de la población indígena[1132].

En la América virreinal, el comercio fue una práctica muy frecuente entre la población, desde el virrey hasta el aprendiz más modesto. Sin embargo, los mercaderes profesionales, los que así se declaraban, eran expertos en contabilidad, impuestos y tasas de interés, trabajaban a tiempo completo dedicados a comprar y vender una variedad de objetos, lo que les obligaba a viajar con frecuencia. Algunos, a partir del siglo XVII, incluso llegaron a ostentar cargos políticos cuando los funcionarios públicos comenzaron a invertir en algún tipo de mercancía o actividad mercantil.

Dicho lo anterior, y precisamente por lo extendida que estuvo esta actividad, hay que destacar el diferente estatus social y económico que podían tener los arrieros. Una primera idea sobre este particular se puede obtener atendiendo a la propiedad de animales de carga y a otros asuntos relacionados con ella, según la cual se podían distinguir los siguientes tipos de arrieros[1133]:

- Propietarios de mulas destinadas especialmente al transporte, y dueños de chácaras donde criaban diversos sementales.
- Poseedores de animales pero no de tierras.
- Fleteros de acémilas que se dedicaban a la arriería sólo en determinadas épocas del año.

[1130] MEDINACELI, X. "Mediadores de altura ...". Pág. 485.
[1131] CONTRERAS, J. “Los arrieros de Carmen Alto: notas sobre articulación económica en la región de Ayacucho”. *Boletín americanista.* Nº 37. 1987. Pág. 51.
[1132] CONTRERAS, J. “Los arrieros …”. Págs. 51-52.
[1133] URRUTIA, J. *Comerciantes, arrieros y viajeros huamanguinos: 1770-1870*. Tesis Universidad Nacional de Huamanga. Ayacucho. 1982. Págs. 75-76.

- Ocasionales propietarios de uno o dos animales de carga que, en caso de tener que realizar un flete, recurrían al recurso del ayni[1134].
- Peones que se alquilaban durante un tiempo variable con el dueño de una recua para atender el ganado durante los viajes.

La denominación de arriero presenta, pues, una casuística muy amplia, desde potentes hombres de negocios hasta simples peones que trabajaban por un modesto sueldo. Dependiendo del contexto, así el relato se referirá a unos u otros.

A los que eran importantes, su negocio les obligaba a tener buenas relaciones, de manera que solían tener contactos con colegas amigos o parientes que se encontraban en España. Otros se trasladaban a la metrópoli personalmente para adquirir mercadería en su origen, en viajes cuya duración podía ser de más de un año. Socialmente, mantenían un estatus intermedio entre los artesanos y los hidalgos; en Perú pronto accedieron a los círculos de influencia de los encomenderos. Como grupo, trataban de inducir a sus hijos que siguieran su misma profesión, una actividad mediante la cual fueron adquiriendo paulatinamente mayores privilegios y el acceso a la élite virreinal ennoblecidos, bien por matrimonio o por obtención de títulos a cambio de servicios a la Corona.

La dependencia inicial de los productos llevados desde España fue imposible de mantener ya que, poco a poco, se fueron introduciendo en el mercado americano mercancías locales como las telas tejidas en los obrajes, el vino, el aceite o el azúcar[1135]. Por tanto, los españoles crearon un nuevo tipo de mercado que debía dar salida tanto a las mercancías producidas en el territorio como a las que se importaban de Europa. Además, debían obtener de los indígenas los productos que necesitaban para su subsistencia o para el mantenimiento de su propio comercio, desde llamas para el transporte hasta maíz o la plata que volvía a los indígenas como salario por su trabajo obligatorio, o mita, en las minas. Una forma de articular estos intercambios fueron las ferias anuales que se organizaron tanto en lugares de la costa como de la sierra, siendo la arriería, de llamas o de mulas, la actividad fundamental que permitía el desarrollo de la vida económica y social de la población[1136].

Con el tiempo, algunos mercaderes se especializaron en vender mercaderías de Castilla, mientras que otros comercializaban los efectos de la tierra. En 1586, los empresarios españoles compraban y vendían toda clase de productos, incluida la hoja de coca que llevaban a Potosí[1137]:

> *Los españoles, dejado aparte los que tratan en comprar y vender ropa que viene de España de toda suerte, tratan de comprar la yerba que tengo dicho, que se llama coca, y llevarla a la villa de Potosí, la cual llevan metida en unos cestos largos porque no se moje ni se desperdicie. Tratan en vino, del que en esta tierra se da, en el chuño, maíz y trigo y en la ropa y vestidos de la tierra, llevándolo todo de unas partes a otras, haciendo sus retornos según de lo que hay falta o abundancia en unas tierras o en otras. Y la principal feria donde todos van a parar, así con la coca que traen del Cuzco como con el vino que llevan de Arequipa, como con la ropa, chuño y carneros que sacan y llevan de esta provincia, es la villa de Potosí y asiento de aquellas minas, por ser tierra que se provee de acarreto y hay gran suma de indios y españoles en él y salida de todas cuantas cosas allí llevan*[1138].

[1134] Ayni: Cooperación entre los miembros de una comunidad según la cual, cuando un miembro da algo a otro, sea en especie o en trabajo, a cambio tiene derecho a recibir una compensación.
[1135] ESCOBARI, L. *Producción y comercio … Bolivia colonial*. Págs. 59-60.
[1136] CONTRERAS, J. "Los arrieros …". Págs. 52-53.
[1137] ESCOBARI, L. *Producción y comercio … Bolivia colonial.* Pág. 60.
[1138] CABEZA DE VACA, D. "Descripción y relación de la ciudad de La Paz". 1586. En *JIMÉNEZ DE LA ESPADA, M. Relaciones geográficas de Indias*. Tomo I. Madrid. 1965. Pág. 350.

Y en cuanto a los medios de transporte que usaban:

La ropa y mercadurías que vienen de Castilla, a lo menos lo que llaman "ropa de caja", toda se trajina en recuas de mulas y caballos, pero todas las demás mercadurías que dicho tengo, se trajinan en los dichos carneros, que aunque son de poco porte, que ninguno carga de cinco arrobas para arriba, es tan grande la multitud que de ellos hay, que lo suplen todo[1139].

El comercio entre Cuzco y Potosí mantuvo sociedades mercantiles entre miembros de la Iglesia y algunos hacendados, hasta el punto de que los religiosos estaban entre los mercaderes más importantes en los intercambios inter urbanos. En el siglo XVIII, se dedicaban al comercio como cualquier otro civil, con las ventajas que les daba las redes de la misma orden, o parientes en otras ciudades. Muchas veces las transacciones en que intervenían los religiosos eran simples cobros para terceros.

Con el tiempo, el entramado mercantil se hizo muy complejo; así era ya en el siglo XVIII cuando la relación se estrechó entre los mercaderes de Cuzco, La Paz y Potosí. De hecho, la mercancía de Castilla llegaba a través de la antigua capital inca, ciudad denominada en el encabezamiento de todos los documentos notariales como cabeza de estos reinos del Perú[1140].

Como se ha comentado en los capítulos anteriores, la arriería fue uno de los principales negocios que practicaron españoles e indígenas en muchas regiones de las que conformaron el Perú virreinal. Para la población nativa fue una de las actividades que les permitió acceder a determinados recursos, junto con la venta de algunos productos y el trabajo asalariado en haciendas y minas. La adopción del oficio de arriero constituyó una de las transformaciones sustanciales que los indios experimentaron durante el siglo XVII, consecuencia de la cual pudieron hacerse con determinados bienes. En una Instrucción pedida por el párroco de Atacama, Francisco de Otal, se decía en 1641 que:

los dichos indios tienen mulas, puercos y ovejas y tratan en trajines y fletes para Potosí con que pagar sus tasas, y se visten y tratan como hombres de razón[1141].

Sin embargo, esta aparente prosperidad no estaba exenta de riesgos y disgustos pues los largos y dificultosos viajes de una a otra parte del territorio eran causa, muchas veces, de endeudamiento debido a la mortandad de los animales y al hecho de que los arrieros nativos tenían que abandonar sus obligaciones en los lugares de origen. Hay que tener en cuenta que el rendimiento de las tierras que cultivaban no era suficiente para abonar los impuestos y sobrevivir, de manera que del oficio de la arriería dependía su situación económica, aunque la desatención temporal los cultivos contribuyese a la decadencia del campo. Por ello, no sorprende que el propio cura Otal financiara la compra de los animales de los arrieros:

El dicho cura no debe nada a los dichos sus indios, antes ellos le están debiendo muchas cantidades de pesos que les ha prestado y fiado para comprar mulas y pagar sus tasas.

[…] *Las mulas que los que venían de Chile nos vendían a los principios, cuando estábamos pobres y* (el párroco Otal) *salía por fiador y las pagaba, y nosotros al padre en fletes que nos da de su pescado y acarreo a Chile para que viniesen aquí con los cordobanes de Chile que aquí se los llevarían a Potosí, y con esto han venido muchos navíos y nos han valido los fletes más de 20.000 pesos*[1142].

Para atender las necesidades alimenticias de los animales, se impulsó la creación de zonas forrajeras distribuidas en las rutas comerciales que comunicaban la costa, los valles, los oasis

[1139] CABEZA DE VACA, D. "Descripción y relación …". Pág. 350.
[1140] ESCOBARI, L. *Producción y comercio … Bolivia colonial.* Págs. 60-63.
[1141] Informaciones de Francisco de Otal. 1641. Archivo General de Indias. Charcas, 92. N. 22, F. 57v.
[1142] Informaciones de Francisco de Otal… F. 41v, 58r.

intermedios y los grandes mercados de los centros mineros, constituyendo polos de desarrollo local en muchos de los cuales se criaban ovejas, cabras, vacas, mulas, caballos y camélidos[1143].

Con la minería como principal actividad económica, sus centros productivos se transformaron en demandantes de una cantidad de ciertos artículos pero también en emisores de bienes que, conjuntamente, ocasionaron la necesidad de disponer de redes y medios de transporte, dando lugar al denominado trajín[1144]. En este intenso tráfico, la hoja de coca fue uno de los productos que más movimiento tuvo debido a su constante demanda y a la elevada distancia entre los centros de cultivo y los consumidores. Como es sabido, fue uno de los más solicitados en el siglo XVI; en concreto, su cultivo y comercio fue el segundo negocio en importancia después de la minería; en los siglos XVII y XVIII decayó pero siguió manteniendo altos niveles de demanda y, por tanto, de transporte. La hoja de coca fue acarreada por arrieros que se movían por todo el virreinato conduciendo sus recuas. Se llevó fundamentalmente sobre llamas pero también en las omnipresentes mulas.

Figura 7.16. Mula[1145]

Esta permanente circulación de personas, animales y mercancías dio origen a una importante actividad, la arriería, que se extendió por todos los rincones del virreinato, creando una tipología de hombre de negocios muy particular, con independencia de su origen y del lugar en donde desarrollara su trabajo. Los viajes emprendidos les llevaban a miles de kilómetros de distancia de sus hogares favoreciendo, de esta forma, la interacción entre regiones muy distantes, siendo otro de los logros que hay que reconocerles.

Los arrieros habitaron territorios periféricos, hostiles y desiertos, como las sierras y las pampas, con frecuencia virtualmente deshabitados.

También afrontaron peligros naturales y culturales. Practicaron un oficio sacrificado y arriesgado, desarrollando la cultura del trabajo, la movilidad social, la integración territorial y la articulación de redes sociales y económicas[1146].

Figura 7.17. Tropa de carretas en las pampas del Río de la Plata

[1143] CHIAPPE, C.M.; CARMONA, J. "Criando a Atacama: desde el tributo y el reparto forzoso de mercancías hasta el fiado estatal y la contribución indigenal (siglos XVI al XIX)". *Fronteras de la Historia.* Vol. 27. Nº 2. 2022. Págs. 190, 191, 193.

[1144] CONTI, V.E.; SICA, G. "Arrieros andinos de la colonia a la independencia. El negocio de la arriería en Jujuy, Noroeste Argentino". *Nuevo mundo, mundos nuevos.* Nº 11. 2011. Nº 20. https://journals.openedition.org/nuevomundo/60560. Consultada el 3 de octubre de 2024.

[1145] https://i.pinimg.com/originals/5c/ee/62/5cee6250e24c498ac3db0e682aa533c4.jpg. Consultada el 11 de octubre de 2024. Modificada.

[1146] LACOSTE, P. "Transporte terrestre en el cono sur (1550-1850): arrieros y troperos". *Si Somos Americanos. Revista de Estudios Transfronterizos.* Vol. IX. Nº 2. 2009. Pág. 164.

Sabían que en esos territorios desiertos, en cualquier momento, podían ser agredidos, tanto por los elementos de la naturaleza (derrumbes, avalanchas, tormentas, ventiscas) como por indios no controlados, salteadores y ladrones. Ante estas eventualidades, eran conscientes de que no podían esperar ayuda de nadie pues en las rutas que utilizaban no había infraestructura de servicios excepto en algunos puntos muy concretos, cuya capacidad de auxilio era mínima; por otra parte, en algunos lugares, la presencia del Estado significaba más un problema que una solución, debido a la corrupción de los guardias. Por lo tanto, en caso de peligro, los arrieros sólo podían esperar la ayuda de otros troperos, de sus amigos y de las redes de solidaridad que pudieran construir entre ellos mismos[1147].

Figura 7.18. Tropa de carretas

En la América hispana, a lo largo de 250 años, y posteriormente en la época republicana hasta la implantación del ferrocarril, las recuas de mulas y, en algunos lugares, las tropas de carretas (Figuras 7.17[1148] y 7.18[1149]) facilitaron el comercio, promovieron la especialización productiva y facilitaron la actividad social, económica y cultural del territorio[1150].

7.2.2. La arriería

En este capítulo se desea mostrar cómo y porqué surgieron estas personas, cómo eran, qué y cómo lo hacían, dónde iban, y todo aquello que pueda retratar a este singular colectivo.

Comenzando con la enumeración de los productos que llevaban por los muchas veces infames caminos de la época, cabe decir que consistían principalmente en alimentos, derivados de la ganadería, herramientas, suministros mineros, minerales, azogue, tejidos de la tierra, productos de ultramar y, como no, hoja de coca.

Distribuir todas estas mercancías por el virreinato era una exigencia para su desarrollo económico y social pero, ¿cómo se inició esta actividad? Pues aprovechando los animales que tenían, su experiencia en el caravaneo y los antiguos caminos prehispánicos. Al principio, siendo el ganado foráneo muy escaso, las llamas fueron el medio imprescindible para la circulación, dependiendo también los españoles de ellas para transportar las cargas; los arrieros eran nativos

[1147] LACOSTE, P. “Transporte terrestre …”. Pág. 165.
[1148] BONETTO, W. *El viejo Fuerte de Río Cuarto controlaba el aguardiente*. 2014. https://walterbonettoescritor.blogspot.com/2014/11/el-viejo-fuerte-de-rio-cuarto.html. Consultada el 11 de octubre de 2024.
[1149] WIKIPEDIA. *Tropa de carretas.* https://es.m.wikipedia.org/wiki/Archivo:Tropa_de_carretas.jpg. Consultada el 11 de octubre de 2024.
[1150] LACOSTE, P. “Transporte terrestre …”. Pág. 142.

que criaban y conocían el ganado, mientras que los españoles simplemente contrataban sus servicios como empresarios del transporte. En esencia, la arriería indígena era una actividad que realizaban de forma individual, comprando los animales y acordando los contratos con terceros. Cuando proliferaron las mulas, las llamas siguieron jugando su papel tradicional ya que estaban mejor adaptadas a los ambientes altos y áridos de la puna, por donde circulaban la mayor parte de las recuas, consumían ichu, un abundante y omnipresente forraje natural, y no precisaban un elevado número de hombres para guiarlas. Estas ventajas permitieron que, pese a la superioridad de las mulas en otros aspectos, perdurase el uso de las llamas y la fuerte presencia de los indígenas que las conducían durante todo el periodo virreinal. Sin embargo, a medida que se incrementó la cría de mulas de la forma ya explicada, fueron suplantando a las llamas ya que tenían mayor capacidad de carga, obtenían mejores costes de fletes y, además, podían ser vendidas en las zonas mineras. Por ello, los indios las fueron incorporando en sus recuas de carga[1151], unas veces considerando sus ventajas y otras por la imperativa compra que debían hacer de los repartos de los corregidores.

Aunque durante las primeras décadas de presencia hispana en los Andes, las llamas fueron el medio de transporte principal en la región, sin embargo, las mulas se introdujeron pronto en la sierra, a comienzos del siglo XVI, momento en que los arrieros conducían grupos de 10 a 20 animales con la ayuda de uno o varios negros, siendo responsables de las cargas que trasladaban; por ello, era muy difícil que una tropa pudiese continuar su viaje si su conductor enfermaba o sufría cualquier percance.

Descubiertas las ricas minas argentíferas de Potosí en 1545, la villa empezó a crecer con una vitalidad imparable de manera que su aprovisionamiento adquirió una importancia cada vez más relevante. No obstante, hubo que esperar hasta la finalización de las guerras civiles para que se implantara un transporte continuo entre Lima, Cuzco, Arequipa, La Plata y Potosí, actividad que fue considerada un excelente negocio por no pocos españoles. Efectivamente, la conducción de mercaderías resultó ser una actividad muy rentable, pero la insuficiencia de arrias fue tanta que sus elevadísimos precios resultaban prohibitivos para la mayor parte de ellos.

Figura 7.19. Reata de mulas[1152]

El transporte con mulas era escaso entre Lima y Arequipa, siendo más habitual la conexión Lima-Cuzco; la mayor actividad se daba en el trayecto Arequipa-Cuzco-Potosí, y era desempeñada

[1151] CONTI, V.E.; SICA, G. “Arrieros andinos …”. Nº 26, 27, 28.
[1152] VNL. *Infraestructura del transporte: Del camino de mulas al terreno de carga*. https://www.vnl-evolog.ch/verkehrstraeger. Consultada el 25 de septiembre de 2024.

por muy pocos empresarios, debido a que el elevado precio de las recuas limitaba mucho la posibilidad de adquirirlas. De esta forma, la mayoría de los arrieros trabajaba a sueldo (300 a 400 castellanos anuales), para los grandes mercaderes y encomenderos, que eran los principales dueños del ganado mular.

En la segunda mitad del siglo XVI la mayor parte de los arrieros eran negros esclavos e indios encomendados, interviniendo pocos españoles. La razón es que el trabajo era duro, poco recompensado socialmente y con sueldos bastante bajos, ya que existía un elevado número de nativos desempeñando dicha actividad por cantidades muy pequeñas, al menos hasta que el virrey Toledo fijó en 1574 un salario mínimo de un tomín diario, dándoles también maíz y carne para sus comidas.

En las primeras décadas del siglo XVII (1600 a 1630) tuvo lugar la sustitución real de las llamas por las mulas**.** En esas fechas, sin embargo, todavía circulaban recuas de 4 a 6.000 auquénidos en los trajines de la coca y del alcohol. El uso de ambos medios, tan distintos en lo que se refiere a sus áreas de crianza, sus formas de propiedad, los tipos de comercio en los que eran empleados, etc. demuestran la complejidad de las estructuras virreinales y su articulación.

Con el tiempo, gracias a la recuperación de los caminos prehispánicos y al establecimiento de otros nuevos, que eran recorridos por cientos de recuas, las nuevas ciudades de la América hispana quedaron comunicadas con los principales centros mercantiles, mineros y administrativos. En Perú, las vías que partían de Lima conducían hasta Quito, Cuzco, Arequipa y Potosí; mientras que en el Río de la Plata, Buenos Aires quedaba conectada con Córdoba, Santa Fe, Santiago del Estero, San Miguel de Tucumán, Salta y el mismo Potosí[1153].

Dos siglos después, en el XVIII, las mulas empleadas en el transporte de cargas producían muchos más beneficios que su exportación desde las zonas de crianza y engorde del Río de la Plata, Córdoba, Salta y Jujuy a los mercados de Perú.

Figura 7.20. Carreta (1864)

En los territorios llanos, como las pampas del Río de la Plata, algunos caminos estaban adaptados a la circulación de carretas (Figura 7.20)[1154], que constituían el medio de transporte

[1153] (1) CONTRERAS, J. "Los arrieros …". Págs. 54-55; (2) RÍO, J.L. *Guerreros y ganaderos* … Págs. 233-234.

[1154] GONNET, E. "Un carro o carreta tirado por bueyes". En *IACONIS, H.J. La carreta, su implicación en la Historia de 9 de Julio. Diario El 9 de julio. 6 de abril de 2020.* https://www.diarioel9dejulio.com.ar/noticia/107123. Consultada el 11 de octubre de 2024. Modificada.

dominante; se trataba de vehículos arrastrados por mulas o bueyes, que tenían una capacidad de carga de hasta dos toneladas[1155]. Cuando la ruta iba más allá de donde llegaban estas vías, era atendida por un sistema bimodal, primero con carretas y, posteriormente, por arrieros. Teniendo en cuenta que cada mula podía transportar hasta 150 kg, la capacidad de carga de cada carreta equivalía a la de 13 acémilas. En cualquier caso, en las condiciones dichas, el comercio de arriería era el complemento necesario e indispensable del transporte con carretas, siendo obligado cuando el volumen de carga era insuficiente para fletar algún carro[1156].

El trabajo de los arrieros, con llamas o con mulas, permitió transportar y comercializar los productos locales de las comunidades campesinas, los excedentes regionales y nacionales, y las mercancías importadas de Europa. En sí mismo, pone de manifiesto la compleja y jerarquizada red de intercambios que interrelacionaban la economía doméstica de una comunidad indígena con la economía de mercado del sistema mundial.

Desde el punto de vista medio ambiental, las rutas abarcaban uno o varios pisos ecológicos, propiciando la circulación de los productos propios de cada uno de ellos:

- Los valles costeros: caña de azúcar, vid, aceitunas, alfalfa, cereales, ají.
- Las laderas de los contrafuertes andinos, situados entre 1.000 y 2.000 m de altitud: frutas, pastos.
- Los valles profundos y cálidos situados a unos 2.000 m: caña de azúcar, hoja de coca.
- Los pequeños y estrechos valles situados entre los 2.000 y los 2.500 m: maíz.
- Los valles más extensos, entre 2.500 y los 3.500 m: alfalfa, trigo, maíz, papa.
- La puna entre 3.300 y 4.000 m: papa y otros tubérculos, pastos naturales.
- El altiplano entre 4.000 y 5.000 m: llanuras con ichu o paja brava para pasto de camélidos y ovinos.

A nivel económico-social, las actividades comerciales y de transporte propias de la arriería involucraron a:

- Empresas comerciales de todo tipo, nacionales y extranjeras, que enviaban sus agentes a los puntos más importantes de las rutas arrieras para abrir mercados, ofrecer mercancías y establecer relaciones.
- Agencias de transporte de mercancías, terratenientes, ganaderos y comerciantes relacionados con uvas, aguardiente, aceitunas, algodón, lana o ganado.
- Propietarios de minas.
- Campesinos y pastores indígenas, pequeños productores que comercializan sus excedentes de papa, maíz, lana, ganado y otros productos.
- Artesanos de diversos tipos, como guarnicioneros, imagineros, tejedores, etc.
- Funcionarios, notarios, abogados, etc.

[1155] Concolorcorvo las describía de la siguiente forma: *Las dos ruedas son de dos y medias varas de alto, puntos más o menos, cuyo centro es de una maza gruesa de dos a tres cuartas. En el centro de ésta atraviesa un eje de 15 cuartas sobre el cual está el lecho a cajón de la carreta. Este se compone de una viga que se llama pértigo, de siete y media vara de largo, a que acompañan otras dos de cuatro y media, y éstas, unidas por el pértigo, por cuatro varas o varejones que llaman teleras, forman el cajón, cuyo ancho es de vara y media. Sobre este plan lleva de cada costado seis estacas clavadas, y en cada dos va un arco que, siendo de madera a especia de mimbre, hacen un techo ovalado. Los costados se cubren de junco tejido, que es más fuerte que la totora que gastan los mendocinos, y por encima, para preservar las aguas y soles, se cubre con cueros de tara cosidos, y para que esta carreta camine y sirva se le pone al extremo de aquella viga de siete y media varas un yugo de dos y media en que se unen los bueyes, que regularmente llaman pertigueros*. CONCOLORCORVO. *El lazarillo de ciegos* … Págs. 70-71.

[1156] LACOSTE, P. "El arriero y el transporte terrestre en el cono sur (Mendoza, 1780-1800)". *Revista de Indias.* Vol. LXVIII. Nº 244. 2008. Págs. 36, 38, 42, 44, 47.

- Otros arrieros[1157].

Los preparativos del viaje eran una tarea delicada y meticulosa pero, a la vez, indispensable para asegurar su éxito. Primeramente, había que mandar a alguien para reconocer el estado de la vía y preparar los lugares de acampada, herrar y amadrinar las mulas, comprobar si se llevaban los atalajes necesarios con sus aparejos, cojines, cordeles para las reatas, lazos, caronas, cabestros, cinchas, etc. Como alimento se llevaba pan, tortas, charqui, vino, yerba mate o coca, etc. También era importante la ropa, que debía ser de abrigo si se atravesaban zonas frías; en este caso solían emplearse ponchos largos de lana, que les cubrían hasta debajo de las rodillas. En el caso de recorridos potencialmente problemáticos, por ejemplo, cruzar una zona montañosa, los animales se disponían en una formación muy específica: el peón que iba delante de la reata llevaba la yegua madrina de las riendas, a un paso lento y sostenido; a ella le seguían las mulas y caballos de reserva, luego las chúcaras o de carga, con un arriero que se encargaba de acomodar las cargas flojas que pudieran desprenderse de las ataduras; si lo había, después circulaba el ganado vacuno, cuidado por arrieros responsables de una cierta cantidad de animales[1158].

Figura 7.21. Mula madrina conduciendo una tropa

Las recuas, generalmente, se componían de 200 a 300 mulas, vigiladas y conducidas por 6 u 8 troperos, aunque otras fuentes indican que cada arriero era responsable solamente de 9 mulas (una piara). Las chúcaras siempre llevaban la carga; las de silla, mansas y de paso suave y firme, eran las cabalgaduras destinadas para las personas. Al final de la tropa iban mulas libres para recambiarlas por las cargadas cuando fuera necesario.

La mula madrina (Figura 7.21)[1159], conducida por un peón, indicaba el camino a las demás, que la seguían oyendo el sonido de un cencerro colgado del cuello.

El tropero conducía el ganado, siempre vigilante, armado de su largo arreador. Cada mula podía cargar hasta 20 arrobas y caminaba hasta 6 leguas diarias. El precio de transportar la carga dependía de la distancia a recorrer y de la naturaleza del camino.

En los lugares donde había pasto y agua, la tropa descansaba; para controlar el ganado, con los aparejos y las cargas se formaba un parapeto circular que, en caso necesario, servía para defender al grupo contra los ataques perpetrados por indios rebeldes o por ladrones. Los arrieros dormían generalmente a campo raso, tendidos en la protección que ofrecían los abrigos

[1157] CONTRERAS, J. “Los arrieros …”. Págs. 55-56.
[1158] LACOSTE, P. “El arriero y el transporte …”. Págs. 41-42.
[1159] CÁRCANO, R.J. *Historia de los medios …* Pág. 133.

preparados con las monturas; hacían rondas para vigilar y cuidar el ganado, que pastaba por la noche.

Cuando la recua debía cruzar algún río o, si lo había, el puente sobre él, se establecía contractualmente que el paso de los fardos debía hacerse a hombros de indios o negros, debiendo el arriero responsabilizarse de indemnizar al dueño si se perdía alguno. En la ruta Buenos Aires-Salta, si las pesadas carretas eran tiradas por bueyes, no había problema para cruzar los ríos ya que no se detenían ni cuando el agua les llegaba a los ojos.

Las recuas de mulas a veces podían acoger a viajeros particulares, que alquilaban las necesarias para llevarles a ellos y a sus bultos o aportaban sus propias cabalgaduras. Si el pasajero no quería ir montado, podía alquilar dos mulas y aparejarlas para formar una litera. Incluso el fletamiento podía contratarse exclusivamente para llevar personas. Escobari (2014) aporta información sobre un documento relativo a un viaje desde la ciudad de La Paz hasta Los Reyes, según el cual el dueño de la recua fletó 20 mulas de carga aparejadas, 4 para dos literas y 16 para la carga, con objeto de trasladar a dos monjas importantes entre ambas ciudades; el costo del viaje fue 12 pesos por mulas de carga, 16 por las de litera y 10 pesos extras por desviarse al santuario de Copacabana, para visitar a la Virgen.

Cuando el terreno lo permitía, como en el Río de la Plata, los viajeros usaban grandes carretas acondicionadas que hacían el trayecto más cómodo y llevadero; no partían hasta que se juntaba un grupo suficiente para, en su caso, hacer frente al ataque de los indios hostiles que podían atacarles por el camino.

Durante el viaje, se tenía especial cuidado en renovar el agua de los recipientes que llevaban y de rellenarlos; la sed era siempre una amenaza terrible en la travesía de las zonas desérticas y de los desolados parajes que con frecuencia recorrían. En estas circunstancias, había que vigilar el comportamiento de las mulas, que olfateaban el agua a largas distancias, y descubrían su presencia agitando la cabeza, resoplando fuerte y acelerando el paso, hasta que, finalmente, se lanzaban al galope, sin que pudiera evitarse que entraran en la laguna o el río próximos, bebieran y se bañaran con su carga a cuestas.

A comienzos del siglo XIX, recién adquirida la independencia, en algunas zonas, los arrieros estaban pendientes de la influencia de la luna en el ganado. Si viajaban en cuarto creciente y en un clima cálido o incluso templado, tenían especial cuidado de no desensillar a sus caballos de montar ni de quitarles los aparejos a las mulas de carga, hasta que hubieran descansado y se recuperaran suficientemente, ya que si descuidaban estas precauciones, creían que, con toda seguridad, sus bestias quedarían inválidas por las grandes hinchazones e inflamaciones que se les formarían en los lomos y hombros, que rápidamente se infectarían. De la misma forma, antes de intentar ascender la cordillera, untaban a sus bestias en los ojos y la frente con un ungüento hecho de sebo, ajo y mejorana silvestre, como prevención contra lo que llamaban veta, atribuyendo los efectos del enrarecimiento de la atmósfera a una veta subterránea de un mineral nocivo, que, según creían, difundía sus partículas mefíticas y venenosas en el aire de las cumbres y las alturas[1160].

Las arrias siempre se detenían en las afueras de los pueblos a los que llegaban, en donde los dueños de las cargas vendían una parte de las mercancías que llevaban. Cuando debían entrar en una ciudad, generalmente lo hacían en grupos de 10 mulas para no obstruir el movimiento de las

[1160] (1) ESCOBARI, L. *Producción y comercio ... Bolivia colonial.* Pág. 92-94; (2) SMITH, A. *El Perú …* Págs. 49, 163-164.

calles. Con las chúcaras ariscas se tenía la precaución de conducirlas del cabestro, o colocarlas delante del grupo con la cabeza cubierta por una manta.

La llegada de una tropa a una población era un acontecimiento que no pasaba desapercibido para nadie. La correspondencia privada, los intercambios de productos, todos los intereses y relaciones de la vida social, tenían en ella su elemento de comunicación y de transporte. Era portadora de beneficios recíprocos y, por eso, en cada vecindario, especialmente en los alejados de las vías principales, casi perdidos en el aislamiento de regiones desiertas, se recibía con expectación su llegada[1161].

Cuando los troperos coincidían en determinados lugares, normalmente mercados y pulperías de las ciudades que atravesaban, se intercambiaban noticias sobre el estado de los caminos o sobre los asuntos sociales, políticos, económicos y culturales de la región. De esta forma, la movilidad del arriero tuvo un profundo efecto cultural; en las sociedades provincianas, donde la mayoría de los habitantes carecían de posibilidades de acceso a la información, actuaron como un medio constante de circulación de ideas y noticias y, en muchos casos, de estímulo y provocación cuando, ante las hogueras y fogones, contaban relatos a los oyentes jóvenes[1162].

Figura 7.22. Reata de mulas[1163]

Las funciones de los arrieros se modificaron con el paso del tiempo. Si inicialmente fueron meros transportistas que trasladaban mercancías de un sitio a otro, posteriormente, ampliaron su actividad a la búsqueda de mercados para los productos del país, de manera que los compraban en su lugar de origen y los vendían en el de consumo; de esta forma se convirtieron en comerciantes. Posteriormente, extendieron esta práctica al ganado, viajando en invierno a comprar animales en los campos de Córdoba y llevándolos a invernar en Salta y sitios vecinos; al llegar la primavera, iniciaban el cruce de las montañas, trasladando los animales a las tabladas de venta. Uno de los principales problemas que tenían los arrieros era defender el precio de su ganado de los especuladores que controlaban los mercados. Para ello necesitaban estar atentos al momento en que debían realizar las operaciones comerciales. Cuando precisaban vender rápidamente porque no disponían de un lugar para mantener el ganado, debían conformarse con los precios bajos que les ofrecían. Por el contrario, si tenían acceso a terrenos con pasturas cerca de las zonas de venta, las condiciones de negociación mejoraban sensiblemente. Además, estos campos abrían la posibilidad de que el ganado se recuperase del exigente viaje que había realizado, pues muchas veces llegaba débil y flaco. Para ello, los arrieros buscaban la forma de arrendar estos campos y se

[1161] CÁRCANO, R.J. *Historia de los medios …* Págs. 129-135, 140-141.
[1162] LACOSTE, P. "Transporte terrestre …·". Págs. 53, 163-164.
[1163] VNL. *Infraestructura del transporte …*

ayudaban mutuamente con las garantías. En estos casos, finalmente, el arriero se había convertido en un empresario con actividades diversificadas: transporte, comercio y ganadería. Incluso algunos ampliaron su negocio al agro y la industria, incursionando en el sector vitivinícola, convirtiéndose en cultivadores y fabricantes de los productos que transportaban[1164].

Generalmente, los dueños de las mercancías y los arrieros solían hacer dos tipos de contratos[1165]: el fletamiento y el factoraje. El primero era un convenio por el que se acordaba el traslado de una carga o el arrendamiento del medio de transporte entre el dueño de la mercadería, el dueño de la recua de mulas, o el arriero, habiendo siempre un destinatario[1166]. En este tipo de contrato, el dueño de la recua avalaba con su persona y bienes que el transporte se haría de la mejor forma posible. Siempre existía un destinatario a quien se debía hacer entrega de la mercadería. El contenido de los contratos de fletamento era siempre el mismo, como sucedía con otros tipos de escrituras notariales. Para hacer el contrato, se presentaban ante el escribano el dueño de recua y la persona que alquilaba sus servicios, de los que raramente se proporcionaban sus datos personales, como tampoco el detalle de las mercancías transportadas. En cambio, el documento de fletamento especificaba a quién debía entregarse la mercadería enviada, así como los fletes que se pagaban.

Por su parte, el factoraje era un tipo de contrato mediante el cual el dueño de la recua no sólo se obligaba a llevar la mercancía a un determinado lugar, sino que, además, debía tratar de venderla, siempre al contado, al mayor precio posible o al acordado previamente con el propietario. La lista de productos iba registrada en un libro en el que se punteaban las partidas que iban siendo vendidas. A su vuelta, el dueño de la recua daba cuenta de sus ventas al propietario, que debía creerle por su simple declaración. El pago que recibía se acordaba previamente, bien por un importe determinado, bien mediante un porcentaje fijo sobre la cantidad vendida. Por ejemplo, por un trabajo de factoraje desde Cuzco a las provincias de más al norte, se pagaban 200 p al dueño de la recua por un viaje de 4 meses, en concepto de su *trabajo y ocupación*. En otros casos, el dueño de recua recibía 3 p por cada 100 que vendiere.

No siempre el factoraje implicaba llevar cosas de un lugar a otro; podía hacerse en la misma ciudad en que se concertaba. Por ejemplo, en 1691, dos vecinos de La Paz acordaron un factoraje según el cual uno entregaba al otro una serie de mercaderías que éste debía vender a los precios señalados en el libro de caja; por ello se le pagarían 350 p anuales, y en caso de faltar algún artículo, se le descontaría de su salario[1167].

Existían, también, contratos de carácter mixto entre el fletamiento y el factoraje.

De acuerdo con Lacoste (2009), en la sociedad virreinal, el servicio de los arrieros era un bien necesario y escaso. Por ello, los que adquirían los conocimientos y desarrollaban las destrezas requeridas para esta actividad pasaban a ocupar un lugar relevante en la sociedad criolla tradicional. Este oficio exigía condiciones difíciles de reunir en una sola persona. Por un lado, se requerían conocimientos topográficos muy variados para circular tanto por los llanos caminos de la pampa, sin referencias salvo las estrellas, como por las estrechas sendas, pendientes y tortuosas de la cordillera. Igualmente, tenía que saber la forma de cruzar los ríos, fueran los anchos de la llanura o los tempestuosos de la montaña, e incluso los métodos para hacer frente a las ventiscas en los

[1164] LACOSTE, P. "El arriero y el transporte terrestre …". Págs. 62-64.
[1165] ESCOBARI, L. *Producción y comercio* ...Págs. 154-155.
[1166] Carta de Fletamento, prot. 119-191. Escritura Pública Juan Flores Bastidas. En *ESCOBARI, L. Producción y comercio ...* Pág. 85.
[1167] ESCOBARI, L. *Producción y comercio …Bolivia colonial.* Págs. 103-104.

pasos de la sierra. Además era imprescindible disponer de unas habilidades ecuestres extraordinarias para conducir el ganado, tanto en las dilatadas pampas, como en los estrechos caminos bordeados por cornisas y precipicios, donde los animales andaban asustados y estresados, fuera de su terreno habitual, en medio de pedregales, o con frío y nieve. A mayores, el arriero debía tener habilidades de comerciante, fundamentalmente con objeto de crear, mantener y renovar constantemente sus redes de intercambio, con vistas a comprar barato y vender caro[1168].

El prestigio del arriero era una de las bases fundamentales para la buena marcha de su negocio. De hecho, la prosperidad de su empresa dependía, en gran medida, de la confianza que fuera capaz de inspirar en sus proveedores y consumidores. Si la conseguía, podía construir redes de crédito en efectivo o bien, entregar la mercadería al fiado a través de un sistema flexible que facilitaba la circulación de bienes y servicios, a pesar de la crónica falta de moneda circulante. Los arrieros actuaban como proto financistas, ya que realizaban muchas operaciones de dar y recibir crédito, por lo que tenían deudores y acreedores debido a la dinámica misma de su oficio. En este sentido, es importante resaltar la importancia que dedicaba el arriero a cuidar su buen nombre y honor. El resultado fue, por lo general, satisfactorio, lo que les permitió prosperar en los negocios, recibir tratamiento de "don" y hasta contar con el beneplácito de las autoridades de la Corona, que llegaron a confiarles misiones sumamente delicadas concernientes a la seguridad de la región, como fue el traslado de pólvora y armas desde Chile hasta Buenos Aires a finales del siglo XVIII para hacer frente a las incursiones inglesas en el Río de la Plata[1169].

La arriería, en sí misma, constituía una actividad que ofrecía oportunidades para la promoción personal, tanto profesional como social. Hay que tener en cuenta que, en la sociedad virreinal, la movilidad social era un proceso escasamente frecuente. Las principales vías para ello (universidades, fuerzas armadas o el clero) estaban reservadas, especialmente, para las familias de las élites; por el contrario, los sectores populares encontraban serios obstáculos para ingresar en estas instituciones. Sin embargo, el oficio de arriero ofrecía oportunidades a hijos ilegítimos, pobres, mestizos u otros grupos subalternos, pues no se exigía limpieza de sangre ni mayores privilegios para iniciarse en la profesión. En los primeros años, la persona joven se incorporaba en calidad de marucho[1170] y realizaba las tareas más sencillas y modestas. Posteriormente, iba aprendiendo las rutas, los usos y costumbres, adquiriendo paso a paso los conocimientos del oficio. De esta manera, llegaba un momento en que su preparación profesional y cultural le permitía independizarse de sus patronos y abrir su propio negocio. Para ello, como ya se ha dicho, lo más importante era tener credibilidad, por lo que debía esmerarse en cuidar su prestigio de empresario responsable y creíble. Sobre esta base podía conseguir cada vez más cargas para transportar por cuenta de terceros o, directamente, productos en consignación para comercializar por cuenta propia. Por este camino, de transportista evolucionaba a comerciante[1171].

Los dueños de recuas llegaron a ser personas importantes y ricas. Escobari analizó 170 fletamientos entre 1657 y 1680, observando que, salvo raras excepciones, las recuas llevaban plata a Los Reyes que estaba destinada a la compra de productos de Castilla, o procedía de alguna venta de mercancías ya enviados o tal vez del cobro de diezmos o tributos. La plata se llevaba en zurrones de cuero de vaca, en cada uno de los cuales cabían de 2.300 a 2.500 pesos; el peso de cada uno era de cuatro arrobas cuatro libras (47,8 kg). Como una mula cargaba alrededor de 10 arrobas, era capaz de

[1168] LACOSTE, P. "Transporte terrestre …". Pág. 156.
[1169] LACOSTE, P. "Transporte terrestre …". Págs. 158, 159-162.
[1170] Marucho: Muchacho que, montado en la marucha o yegua madrina, guiaba una manada de ganado caballar.
[1171] LACOSTE, P. "Transporte terrestre …". Pág. 162.

llevar dos zurrones de plata. En un viaje Cuzco-Lima, una recua de 35 mulas tardaba 50 días en hacer el trayecto; necesitaba cuatro arrieros, que cobraban a razón de 10 p/mes, más su alimentación, que sumaba otros 12p 4r. La ganancia del dueño de la recua era de 754 p, sin los gastos en forraje. Es importante señalar que los envíos de plata podían acumular varios fletamentos, realizándose el viaje después de haber registrado ante notario todos ellos. Por el contrario, los dueños de las recuas que se dirigían a Charcas concertaban por lo general sólo un fletamento, ocasionalmente dos, y raramente cuatro; esto se debía a que el tipo de mercancía transportada, productos de Castilla y de la tierra, por su volumen y peso no admitían la unión de varios contratos. Desde Cuzco también se viajaba con frecuencia a Potosí, a veces prolongando el itinerario que inicialmente salía de Lima; en la segunda mitad del siglo XVII se hacían 50 viajes anuales, es decir, un poco más de cuatro viajes al mes. Llegados a la villa, los dueños de las recuas podían realizar cobros avalados con los documentos otorgados para el efecto. Además, solían recibir ayudantes menores de edad, que eran entregados por sus padres, que les pagaban 14 p para su manutención desde Cuzco hasta Potosí[1172].

En cuanto al salario de los peones arrieros, se sabe que los contratados entre los años 1650 y 1690 en Cuzco eran indios yanaconas desligados de su ayllu[1173], especializados en la arriería. Hacían contratos que variaban entre seis meses y dos años, cobrando, en promedio, 10 p mensuales, además de recibir 12 varas de cordellate, las alpargatas que necesitaban y 1 o 2 r/día para alimentarse. Si durante el viaje el arriero tenía alguna otra necesidad, el gasto era anotado en un libro, para luego cobrárselo. Los dueños de recua eran siempre españoles o mestizos; los arrieros, indígenas o negros. La Tabla 7.2[1174] recopila información de los contratos de arrieros de la ruta Cuzco-Potosí.

AÑO	OFICIO	TIEMPO	SALARIO	OTRO PAGO
1650	Arriero	2 años	80 p/año	12 varas cordellate 1 real/día
1650	Peón arriero	1 año	130 p/año	12 varas cordellate Ración diaria
1652	Peón arriero	1 año	120 p/año	12 varas cordellate Ración diaria
1657	Mayordomo	1 año	120 p/año	2 reales/día Ración diaria
1657	Arriero	2,5 años	66 p/año	6 varas cordellate
1660	Arriero	2 años	2p 2r/día	12 varas cordellate/mes

Tabla 7.2. Pago a arrieros de la ruta Cuzco-Potosí (mitad siglo XVII)

El pago de los peones arrieros en especie, como refleja la citada tabla, era común en la citada ruta pero también en el resto del virreinato. Por ejemplo, un contrato de fletamento desde La Paz hasta Potosí, con escala en Arequipa, estableció abonar a los 12 indios que llevarían la mercancía hasta el pueblo de Caquiaviri (situado a 90 km al sur de la capital paceña), la cantidad de 15 p a cada uno, más 46p 2r en coca, chuño y otras cosas. Por su parte, los arrieros indios de Charcas y Perú eran pagados con coca y chuño. Estos pagos en especie tampoco eran raros en negocios a mayor escala, con los dueños de las recuas. Así, en otro fletamento originado en La Paz para que el dueño de una recua fuera a Tucumán a comprar entre 4 y 5.000 mulas, se le pagó la

[1172] ESCOBARI, L. *Producción y comercio …Bolivia colonial.* Págs. 65-69.
[1173] Ayllu: Unidad étnica básica de organización social y territorial en la cultura andina, con vínculos de parentesco, un origen común y un territorio compartido donde se practicaba la agricultura y la ganadería.
[1174] ESCOBARI, L. *Producción y comercio …Bolivia colonial.* Pág. 71. Modificada.

mitad en ropa de la tierra del Cuzco y Huánuco, como bayetas, pañetes y cordellates. Más al sur, en las provincias del Río de la Plata y Tucumán el pago era casi siempre en mercadería de Castilla.

En el siglo XVIII las condiciones de los peones arrieros no variaron significativamente pues siguieron constituyendo la mano de obra de los dueños de las recuas. Con ellos firmaban los contratos notariales, en los que se comprometían a responder por los artículos recibidos, incluso con la pérdida de sus propios bienes. Muchas veces los contratantes que querían transportar sus productos, cuando no eran mercaderes o comerciantes de profesión, cometían la imprudencia de contratar directamente un arriero, pero éstos, a veces, no tenían el respaldo económico y social que tenían los mercaderes y fácilmente cometían delitos con las cargas asignadas; cuando se denunciaban estos hechos, intervenía la justicia que perseguía a los infractores. Precisamente en el siglo XVIII, los arrieros en la ruta de Buenos Aires a Potosí eran llamados *mozos robustos* ya que, con cuatro horas de sueño, una buena comida y dos horas de juego con sus amigos, recuperaban las fuerzas empleadas durante tres o cuatro días de trabajo exhaustivo; sin embargo, esta forma de proceder les acarreaba problemas físicos, un envejecimiento prematuro y gran detrimento de su salud[1175].

Para concluir con el tema específico de los arrieros, es de señalar un hecho importante que les afectaba personalmente. Con frecuencia, se ausentaban de sus bases de operaciones durante periodos de tiempo muy largos. Además, necesitaban permanecer en los lugares de venta de sus productos velando por la buena marcha del negocio; a ello debía añadirse el tiempo en que los caminos estaban cerrados por los agentes climatológicos. En este contexto, algunos optaban por iniciar relaciones afectivas con mujeres distintas de la propia en otras ciudades[1176].

Las peculiaridades relativas a los arrieros que transportaban coca se comentan en el capítulo dedicado a la hoja.

7.2.3. Los fletes

Hasta ahora se ha hecho una referencia repetida a los fletes, casi siempre en relación con el traslado de las mulas, pero ¿cuáles eran para las mercancías en general?

El flete era una cantidad de dinero que se pagaba al arriero o al dueño de recua por el alquiler de sus mulas o por el transporte en ellas de cualquier tipo de producto. La base que establecía su cuantía era el peso de las cargas enviadas o el número y calidad de los animales fletados, especialmente cuando el usuario del servicio viajaba junto a su mercancía. Cuando las cargas eran de azúcar, telas, conservas y otros artículos que podían ser calculados según medida o peso, se hacía el cómputo del flete por carga de 10 arrobas. Cuando se enviaba dinero, se pagaba entre 4 y 6 reales por cada 100 pesos, de acuerdo a la distancia. Las mercancías iban por cuenta de su propietario, según era costumbre entre los mercaderes y los dueños de las recuas, pero éstos se comprometían a que los artículos trasladados no corrieran riesgo alguno, avalando con sus bienes las potenciales pérdidas o daños. Una de las leyes a las que renunciaban los remitentes o los propietarios de las mercadería era la *non numeratae pecuniae*[1177], que era el derecho a que el

[1175] ESCOBARI, L. *Producción y comercio …Bolivia colonial.* Págs. 71-72, 75.
[1176] LACOSTE, P. "Transporte terrestre …". Pág. 165.
[1177] *Exceptio non numeratae pecuniae*: Mecanismo procesal del Derecho romano relacionado con los préstamos de dinero que se habían formalizado mediante estipulación documentada, según el cual, el compromiso escrito de restituir la cantidad supuestamente prestada no se veía seguido de la entrega. La *exceptio non numeratae pecuniae* servía, según la interpretación tradicional, para que el deudor al que se reclamaba la restitución obligase al acreedor a probar la existencia de entrega de la cantidad prestada o, en

dueño de la recua le diera un recibo por la entrega de los artículos a los destinatarios. Sin embargo, cuando el envío era de dinero, muchas veces se exigía al dueño de la recua que entregara un recibo de la persona a la cual estaba destinado aquel dinero. En los casos en que el envío era de aguardiente, el remitente exigía la tornaguía del impuesto de la alcabala, pagada en la ciudad de destino[1178].

Escobari estudió la cuantía de los fletes generales en la segunda mitad del siglo XVII entre distintos lugares, que se resume en lo siguiente[1179].

AÑO	TIPO Y COSTE DE FLETE (pesos)		
	Por @	Por carga de 10 @	Por mula
1657		22	34
1660		24	35-38
1670	2		
1675	2		
1685	2	19	
1690		19	

Tabla 7.3. Fletes Cuzco-Potosí por distintos conceptos (s. XVII)

AÑO	FLETE POR CARGA DE 10 @ (pesos)					
	Charcas	Minas Esquilache Laicacota	La Plata	Chayanta	Arequipa	Lima
1657	24	10	27		14	15
1660	28					
1675					8	14
1685		10				
1690				17		17

Tabla 7.4. Fletes de Cuzco a otros destinos por carga de 10 @ (s. XVII)

Entre Cuzco y Potosí se aceptaban cargas de 10 arrobas (@) en artículos como tejidos de obraje y de Castilla, conservas y azúcar, por cada una de las cuales se abonaban entre 22 y 28 p. Si el flete era por mula, se pagaba entre 34 y 38 p por animal, y si era por arroba, 2 p. La Tabla 7.3[1180] muestra estos fletes.

Los precios entre Cuzco y otros destinos, por carga de 10 @, se indican en la Tabla 7.4[1181]; de la misma se deduce la un tanto errática variación que tuvieron en el periodo considerado, con abaratamiento en el caso de Arequipa y encarecimiento en Charcas y Lima, aunque los datos corresponden a solo unos pocos años.

Desde Potosí se enviaba principalmente plata a distintos destinos y, en alguna ocasión, mercancías provenientes del sur, de Tucumán. El precio del envío de dinero se mantuvo constante en 6 r por cada 100 p entre la villa imperial y La Paz, Arica y Cuzco. El flete de esto mismo hasta Lima, cuando se llevaba vía Arica, por tierra y mar, era de 12 r (2 p/100 p). Este precio fue válido hasta 1675, año en que se determinó una rebaja de 4 r. En cuanto a los fletes por cargas de 10 @ para distintos destinos desde Potosí, se muestran en la Tabla 7.5[1182]. El cargo por mula, tanto a Cuzco como a Arica, era de 20 p.

AÑO	FLETE POR CARGA DE 10 @ (pesos)		
	Charcas	Lípez	Tucumán
1658		10	12
1661	10		
1668	10		
1688	10		

Tabla 7.5. Fletes de Potosí a otros destinos por carga de 10 @ (s. XVII)

último término, que probase la causa de la obligación. CARRASCO, C. "La exceptio non numeratae pecuniae en los tratados de Pandectas del siglo XIX: una aproximación al método de la Pandectística y sus resultados". *Anuario de historia del derecho español*. Nº 73. 2003. Págs. 427-428.

[1178] ESCOBARI, L. *Producción y comercio … Bolivia colonial.* Pág. 97.

[1179] ESCOBARI, L. *Producción y comercio … Bolivia colonial.* Págs. 97-102.

[1180] ESCOBARI, L. *Producción y comercio … Bolivia colonial.* Pág. 98. Modificada.

[1181] ESCOBARI, L. *Producción y comercio … Bolivia colonial.* Pág. 98. Modificada. El cuadro original contiene erratas que se ha pretendido subsanar con información de la propia autora.

[1182] ESCOBARI, L. *Producción y comercio … Bolivia colonial.* Pág. 100.

Las mercancías remitidas desde La Paz a otros destinos tenían el coste de transporte que se indica en la Tabla 7.6[1183]. Por mula, se muestra en la Tabla 7.7[1184].

AÑO	FLETE POR CARGA DE 10 @ (pesos)				
	Cuzco	Lima	Chayanta	Potosí	Tucumán
1657		10			
1660	12			15	
1675			17		16

Tabla 7.6. Fletes desde La Paz por carga de 10 @ (s. XVII)

AÑO	FLETE POR MULA (pesos)			
	Cuzco	Potosí	Oruro	Tucumán
1675	12/16*			
1685		10	6	
1691		11		16

*Por mula de carga y mula de litera

Tabla 7.7. Fletes desde La Paz por mula (s. XVII)

La plata que de La Paz llegaba a Lima lo hacía, mayormente, por el puerto de Arica, es decir, por una vía mixta marítimo terrestre; sin embargo, en muchos casos el flete hasta la capital limeña solo era pagado hasta la costa, con el acuerdo de que al llegar a Los Reyes, se completaría el pago con el flete marítimo. En este transporte mixto, con frecuencia se especificaba en los contratos que el envío debía realizarse en una de las naves de la Armada que llevasen el tesoro público al puerto de El Callao. La tarifa, en el caso general, era de 12 r (2 p) por cada 100 p que se transportaban; cuando el destino era Arica, solo se pagaba la mitad. Si la plata pertenecía a la Iglesia, el mercader o el dueño de la recua recibía el pago antes de realizar el viaje; si provenía del cobro de tributos, cobraba la mitad al inicio y el resto al llegar a destino.

AÑO	FLETE POR MULA (pesos)		FLETE POR CADA 100 p (reales)
	Potosí	Arica	Lima
1652	5	20	10
1662			12

Tabla 7.8. Fletes desde La Plata (s. XVII)

De los fletes desde La Plata a otros lugares se tiene escasa información, que está resumida en la Tabla 7.8[1185], y solo referida a unos años muy concretos de mediados del siglo XVII.

Los fletes que se pagaban por el traslado de la hoja de coca se comentan en el capítulo dedicado a la hoja.

7.2.4. Otros (alcabala, duración del viaje)

La alcabala fue un impuesto real y universal que gravaba las compraventas, trueques y permutas de mercaderías, bienes y haciendas, es decir, las transacciones económicas, con un porcentaje del precio de la venta cuya cuantía varió a lo largo del tiempo. En el Perú hispánico, de acuerdo con la cédula real de 1591 del virrey marqués de Cañete, todos los productos sometidos a la alcabala debían pagar un 2% salvo la hoja de coca, a la que se cobraría el 5%. Este porcentaje era mucho menor que el abonado en España en esta época, que era del 10%. El 9 de abril de 1627 la alcabala fue duplicada por el virrey conde de Chinchón, subiendo con carácter general al 4% con objeto de obtener fondos para la Unión de Armas[1186], en lugar de crear nuevos impuestos. El virrey

[1183] ESCOBARI, L. *Producción y comercio … Bolivia colonial.* Pág. 100.
[1184] ESCOBARI, L. *Producción y comercio … Bolivia colonial.* Pág. 100.
[1185] ESCOBARI, L. *Producción y comercio … Bolivia colonial.* Pág. 101. Modificada.
[1186] Unión de Armas: Orden de 1626 del conde-duque de Olivares, valido del rey Felipe IV, para que todos los territorios dependientes de la monarquía española contribuyeran a su defensa aportando hombres y dinero en proporción a su población y riqueza.

Amat, aumentó su tipo al 6% en 1776, manteniéndose este valor hasta la guerra de independencia, momento en que subió, convertida la alcabala en una de las fuentes financiación de las actividades bélicas[1187].

De acuerdo con Escobari, los fletamentos registrados mediante escrituras notariales debieron inscribirse, tras la venta de los productos y satisfacción del impuesto, en el correspondiente Libro de Alcabalas. Sin embargo, desde sus orígenes fue uno de las tasas más impopulares y las estrategias para no pagarla fueron múltiples, similares a las referidas en el caso de la sisa. En los motines populares, frecuentes desde 1780, las poblaciones se tomaron el trabajo de quemar los citados libros para librarse del pago de las cantidades pendientes y exteriorizar su odio al sistema. Por ello los archivos guardan pocos ejemplares de ellos. Posiblemente a esta última consideración se debe atribuir el hecho de que en los fletamentos no se menciona que el pago de aquel impuesto haya sido efectuado, salvo raras excepciones. En los fletamentos del siglo XVII, en la mayoría de los casos, los remitentes pagaban 3 p por registro, saca (de copias) y papel sellado[1188].

En lo relativo a la duración de los viajes cabe señalar que raramente se indicaban en los documentos de fletamiento. Además, es bien sabido que el tiempo de viaje solía variar, dependiendo de la cantidad de mulas con que se contaba, el trayecto seguido y las paradas que se hacían. En las escrituras que los indican, se mencionan los siguientes plazos.

- Cuzco a Potosí: de 40 días a 3,5 meses.
- La Paz a Potosí. 3,5 meses.
- Cuzco a Lima: 50 días.

[1187] ORCHE, E. *Tasas, alcabalas y hoja de coca en el Perú virreinal (siglos XVI-XIX).* Vigo. 2024. Págs. 195, 200-215.
[1188] ESCOBARI, L. *Producción y comercio … Bolivia colonial.* Pág. 101-102.

Figura 7.23. Recua de llamas[1189]

[1189] OSORIO, V.R. *Arrieros y caminantes somos en la vida…* 2022 https://tudiariohuanuco.pe/especiales/arrieros-y-caminantes-somos-en-la-vida/. Consultada el 30 de junio de 2025.

8. EL TRAJÍN DE LA COCA

8.1. Introducción

Concluida la parte general del estudio del transporte, en este capítulo se aborda la descripción del trajín de la coca debido a sus especiales características e importancia. Posiblemente era el más complejo de todos pues estaba claramente dividido en dos fases muy diferenciadas, la sacada de la hoja desde los cálidos cocales a los secos almacenes de la sierra y el traslado desde ellos a los, muchas veces lejanos, centros de consumo y distribución. Del primero no se ha tratado; del segundo, sí, indirectamente, ya que presenta escasas variaciones respecto del traslado de mercancías de tipo general. Para centrar el estudio, se exponen en primer lugar los datos de la producción cocalera de las distintas zonas de cultivo, necesarios para cuantificar la importancia de los traslados por los deteriorados y, con frecuencia, peligrosos caminos de la época. Se comentan después cómo eran los envases en los que se llevaba la hoja, los denominados cestos. Seguidamente se pasa revista al transporte de los cocales a los almacenes de la sierra, con especial incidencia en los relativos a Cuzco, los mejor conocidos. A continuación se recuerdan algunos aspectos del transporte regional, normalmente a larga distancia

Para comenzar no está de más recordar que, en la época virreinal, la vida no era fácil para los nativos, cuyas ocupaciones muchas veces requerían un importante esfuerzo físico. El trabajo agrícola y el laboreo minero eran desarrollados, principalmente, a gran altitud por los indígenas, que recurrían a la hoja de coca para soportar las duras condiciones laborales. En la minería, concretamente, su dependencia llegaba al punto de que, si no la tomaban, se negaban a trabajar. Además, también era consumida por los que atendían los ingenios, durante las labores del proceso de amalgamación, como remedio al gran esfuerzo físico que precisaban realizar en las inclementes condiciones ambientales andinas. Por ello, la hoja de coca llegó a ser imprescindible en el trabajo minero (en su más amplio sentido) hasta el punto de ser considerada un insumo más del mismo. En consecuencia, los centros de mayor consumo fueron los asociados a las explotaciones mineras andinas. De ellos, merece especial mención Potosí, población que llegó a tener 160.000 habitantes a comienzos del siglo XVII; además de ser el mayor centro consumidor de coca, no obstante estar situada a más de 1.100 km de los cocales de Cuzco, 400 km de los de La Paz y 250 km de los de Cochabamba, se constituyó en núcleo distribuidor a las localidades del entorno, incluidas las del norte argentino en las que su utilización se fue afianzando con el tiempo.

8.2. Producción de hoja de coca

La información a la que se ha podido acceder en el virreinato, en su sentido más amplio, es absolutamente heterogénea, pudiéndose distinguir dos zonas claramente diferenciadas. En el norte, en la actual Colombia, los datos son muy escasos, hasta el punto de que sólo se conoce la tasa en hoja de coca tributada en Vélez y Tunja tras asignársele el impuesto en 1555 y 1562. En Ecuador, se sabe que se producía, comerciaba y consumía coca pero se desconocen los datos cuantitativos que avalan estas certezas. Por el contrario, en la parte sur del virreinato, en Perú y Bolivia, lugares donde la hoja se produjo en grandes cantidades, la información es abundante. En cuanto al consumo, el dato de referencia son las minas del Cerro Rico de Potosí, principales receptoras de los ingentes suministros que les llegaban desde los cocales de Cuzco, La Paz y Cochabamba. Seguidamente se trata brevemente de estas cuestiones.

8.2.1. Producción en Tunja (Nuevo Reino de Granada)

En el Nuevo Reino las primeras tasaciones de tributos quedaron establecidas el 7 de enero de 1555, afectando a los repartimientos dependientes de las ciudades de Santa Fe, Tunja, Vélez y sus jurisdicciones. Hechas públicas en abril y junio, se produjeron reclamaciones pero la Corona ordenó que se cumplieran mediante dos cédulas de 8 y 29 de septiembre de 1555. Se desconocen los todos los detalles de los bienes que debían entregar los nativos, pero se sabe que, entre las prestaciones, estaba la hoja de coca. Un hecho singular es que algunos de ellos, como el oro, podían ser conmutados por mantas, con lo que la Corona perdía su derecho sobre el quinto real[1190]. En esta primera tasación hecha por Francisco Briceño y fray Juan de los Barrios, aparece la coca como tasa en Tunja y, sobre todo, en Vélez, tal como muestra la Tabla 8.1[1191].

PROVINCIA	REPARTIMIENTO	CARGAS/AÑO
Tunja	Socha	12
Vélez	Chinchón	6
	Escagache	4
	Lenguaruco	4
	Monquitá	8
	Puesaque	4
	Neumesaque	4
	Toca	4
TOTAL		46

Tabla 8.1. Coca en la tasación de tributos de 1555

Las cantidades de hoja de coca se expresan en cargas por año. Cada carga era de 1,5 arrobas y estaba valorada en un peso. Para comparar estos datos con los del resto del virreinato hay que señalar que, en los centros más importantes de los actuales Perú y Bolivia, se cuantificaban en cestos; al principio eran de tamaño variable, según la región pero, como se explica más adelante, a partir de las ordenanzas de 1558 (virrey marqués de Cañete) y de 1575 (virrey Francisco de Toledo), la medida oficial quedó establecida en 18 libras de coca por envase. Haciendo un breve cálculo resulta que 1 carga = 2,08 cestos por lo que las 46 cargas de tributo anual en 1555 equivalen a 96 cestos/año, lo que constituye una cantidad ridícula comparada con los miles que entonces se entregaban en Cuzco, La Paz y Cochabamba a los encomenderos.

Las tasas de 1555 fueron consideradas demasiado onerosas para la población y se revisaron posteriormente, en fechas diversas, según los lugares. En el caso de Tunja, lo fueron en noviembre de 1562 por el oidor de la Audiencia Diego Angulo de Castejón; entre las obligaciones impuestas, se encontraba la de llevar anual y diariamente hasta la residencia del encomendero cierto número de cargas de leña y de hierba, respectivamente, o bien un numero de cargas anuales de hayo en los repartimientos más lejanos, para que el encomendero pudiera comprar con ellas la leña y, sobre todo, la hierba necesaria; si los naturales lo preferían, podían dar, en lugar de dichas cargas, 5 mantas anuales por cada 100 cargas de leña y 10 mantas anuales por cada 2 cargas de hierba fijadas en la tasa; a algunos incluso se les ampliaba esta conmuta, permitiéndoles elegir entre el pago anual de las dichas mantas o 5 pesos o 4 cargas de hayo por cada 100 cargas de leña o de 15 pesos o 10 cargas de hayo por cada 2 cargas de hierba[1192].

La Tabla 8.2 muestra el resumen de la retasa de 1562 para los repartimientos de Tunja con aportación de coca; en algunos de ellos, una parte de la hoja se dedicó a comprar hierba para el

[1190] EUGENIO, M.A. *Tributo y trabajo del indio en Nueva Granada.* Sevilla. 1977. Págs.237-239, 243-244.
[1191] EUGENIO, M.A. *Tributo y trabajo …* Págs.246-247.
[1192] EUGENIO, M.A. *Tributo y trabajo …* Págs.266-267, 391.

encomendero. Se incluyen también el número de tributarios. De ella se deduce que el tributo anual pagadero en hayo era de 420 cargas, equivalente a 874 cestos/año, mucho más elevada que en 1555, pero no comparable aún a las entregas de Cuzco, La Paz y Cochabamba. El número de tributarios por carga de hayo entregada es muy variable, lo que demuestra una desigual aportación por individuo, que puede llegar a ser elevada en Coromoro y muy baja en Onzaga. Los repartimientos señalados (+) estaban situados en el valle de Chicamocha, la zona cocalera por excelencia; en ellos se aportaban 280 de las 420 cargas, es decir, el 67% de la hoja total.

REPARTIMIENTO (pueblo)	CARGAS DE COCA/AÑO			TRIBUTARIOS	
	Compra hierba	Resto	Total	Nº	Tributarios por carga
Chitagoto (+)	20	50	70	550	88
Socha /+)	15	12	27	350	13
Pargua, Chicuasá y Tutasá	---	6	6	180	36
Socotá (+)	8	8	16	450	28
Ocavita y Tupachoque (+)	10	40	50	700	14
Boavita, Cusaguey y Banasuga (+)	20	18	38	200	5
Mochasaque, Ura y Gameza (+)	15	---	15	400	27
Soatá (+)	15	---	15	630	42
Chusbita	10	---	10	200	20
Sativa (+)	---	12	12	500	42
Onzaga	---	6	6	700	117
Tocavita y Susacón (+)	---	25	25	80	32
Chita	10	---	10	350	35
Tequía y Chicamocha (+)	---	12	12	600	50
Coromoro	---	20	20	80	4
Icabuco y Guacha	---	70	70	600	9
Baganique	---	18[1193]	18	450	25
TOTAL	123	297	420	7.020	16

Tabla 8.2. Tasas en hoja de coca (1562)

Ante las protestas de los encomenderos, un auto de 28 de abril de 1564, dictado por la Audiencia, dejaría en suspenso la retasa de Angulo, ordenando que, mientras se enviaba otro visitador para hacer un censo de los nativos, continuara vigente la tasa de Briceno, excluyendo el empleo de los indios en cargas y servicio personal. Esta solución tampoco fue aceptada, por lo que la Audiencia emitió un nuevo auto, el 2 de agosto de 1564, por el que se ordenaba guardar y ejecutar la retasa por haber eliminado el servicio personal de minas y cargas. De resultas de este asunto, los documentos muestran que, en 1565, los nativos de Tunja practicaban un activo comercio interno y con otras provincias, como Santa Fe, Tocaima, Ibagué, Mariquita, Victoria, Pamplona, Vélez;, Rio de Surata, Rio del Oro, etc., donde trataban y contrataban con sus frutos naturales e industriales, incluida la hoja de coca[1194].

Sin haber alcanzado acuerdo alguno, el problema llegó al Consejo de Indias que, el 25 de octubre de 1568, ordenó que se realizara una nueva visita, nombrando para ello a Juan López de Cepeda, que la inició en 1571. Los tributos se establecieron teniendo en cuenta la misma variedad de cultivos, según las disponibilidades de cada repartimiento; entre ellos estaba la hoja de coca, de la cual el de Duitama pagaría 30 cargas, una cantidad mínima comparada con el valor del resto de bienes que debían entregar[1195].

[1193] El dato de este repartimiento no estaba incluido en la lista general de donde se tomaron los restantes. La tasa era de 6 fanegas de coca valoradas en 18 pesos. Suponiendo que se mantenía el precio de 1carga = 1 peso, la fanega equivaldría a 3 cargas.
[1194] EUGENIO, M.A. *Tributo y trabajo* … Págs.277-279.
[1195] EUGENIO, M.A. *Tributo y trabajo* … Págs.283-2894, 288, 290.

La escasa información precedente muestra la reducida escala de producción y distribución que tenía el hayo en el Nuevo Reino y que, pese a las noticias sobre lo extendido de su consumo en la región entre Tunja y Bogotá, las cantidades no eran comparables a las que, en la misma época, se barajaban más al sur, en los actuales Perú y Bolivia. Las tierras de Pasto y de Chota, en el límite con Ecuador, tampoco aportan datos cuantitativos sobre el mundo de la hoja de coca.

8.2.2. Producción en Cuzco, La Paz y Cochabamba

En lo que se refiere a la información sobre los territorios cocaleros de los actuales Bolivia y Perú, puede decirse lo siguiente. Los datos globales sobre la producción anual de coca en el antiguo Perú podrían proporcionar una idea de la importancia del trajín de la coca, pero son muy escasos, hasta el punto de que sólo se ha encontrado la siguiente información:

Hacia 1545, un escrito anónimo indica que la producción de hoja era superior a los 60.000 cestos[1196].

En 1548, según los apuntes que forman parte de las Memorias de los repartimientos de indios del Perú que el Licenciado Pedro de la Gasca mandó hacer en 1548 para que le sirvieran de antecedente para el repartimiento y tasa general que dispuso en 1549[1197], la coca entregada por los indígenas a los encomenderos del Perú fue la que se indica en la Tabla 8.3. A esta cantidad habría que añadir la producida fuera de los canales de la encomienda, que es desconocida. No obstante, si el dato de 1545 es fiable (60.000 cestos[1198]), la de encomienda y la de venta libre estarían repartidas en una proporción aproximada de 40/20, es decir, dos tercios y un tercio respectivamente de ese total.

ZONA	CESTOS	PORCENTAJE
Cuzco	14.384	36
La Plata	7.450	19
La Paz	7.320	18
Huamanga	5.600	14
Arequipa	3.085	8
Huánuco	1.780	5
TOTAL	39.619	100

Tabla 8.3. Producción de coca para tributos (1548)

ZONA	CESTOS	PORCENTAJE
LA PAZ	5.085	
Songo	1.615	
Suri	972	42
Chapis	564	
Resto zonas (3)	1.934	
CUZCO	4.856	
Paucartambo	1.200	40
Hualla	1.140	
Resto zonas (13)	2.516	
LA PLATA	2.145	
Pocona	1.500	
Totora	75	18
Tarabuco	480	
Aiquili	90	
TOTAL	12.086	100

Tabla 8.4. Producción de coca para tributos (1575)

[1196] ANÓNIMO. *Relación de la coca y de su origen y principio y por qué es tan ussada y apetecida de los indios naturales deste Reyno del Pirú*. Bogotá. 1996. Págs. 34-35. El texto está redactado de tal manera que también podría interpretarse que esta producción provenía exclusivamente de los yungas del Cuzco.

[1197] Memorias de los repartimientos de indios del reino del Perú que el Licenciado La Gasca mandó hacer para que le sirvieran de antecedentes para el repartimiento y tasa general que dispuso después del castigo de Gonzalo Pizarro con objeto de recompensar a los que sirvieron en esa guerra a Su Majestad. Biblioteca Real. Madrid. II-1960 bis. F. 187v-188r.

[1198] El cesto era la principal unidad en que se medía la hoja de coca seca. Se trataba de un fardo en el que se introducían las hojas, que las protegía durante su almacenamiento y transporte. Su peso varió de unas épocas y lugares a otros, siendo el oficial desde 1572 el envase compuesto por 18 libras (8,3 kg) de hoja y 4 libras (1,8 kg) de envoltorio protector, 22 libras (10,1 kg) en total.

Hacia 1572, de acuerdo con el testimonio aislado del padre Juan de Vivero, en esta época se obtenían más de 200.000 cestos al año, pero no añade otras precisiones ni señala las zonas productoras[1199].

En 1575, la coca que se tributaba en el Perú era la que se muestra en la Tabla 8.4. Considerar dicho valor (12.000 cestos) como referencia para establecer una distribución de la producción entre las distintas zonas cocaleras es arriesgado puesto que se cultivó mucha más que no estuvo sometida a tributación y que, por tanto, no está computada en la tasa. Téngase en cuenta que sólo la consumida en Potosí en 1575, debió sumar unos 90.000 cestos al año. Aun así, las cantidades representadas pueden proporcionar una idea aproximada de la distribución de la producción cocalera.

A la vista de las mismas cabe decir que los yungas de La Paz y los del Cuzco obtenían una cantidad parecida aunque, posiblemente, aquellos ya habían superado a éstos o estaban en vías de lograrlo en poco tiempo. La producción de Cochabamba (Chuquioma) era mucho más modesta y se remitía, en un 70%, a Pocona. Los yungas paceños (Songo y Suri) contribuían con la mitad de la coca del tributo erigiéndose en los lugares más productivos.

Los cocales del Cuzco estaban mucho más diseminados que los de las otras dos zonas, siendo Paucartambo y Hualla las áreas que aportaron el 48% de la coca de tributo. De los datos de la citada Tabla 8.4 se deduce que en 1575, las zonas más productivas eran Songo, Chuquioma, y los mencionados valles de Paucartambo y Hualla[1200].

No obstante, la cantidad de 12.086 cestos de este año 1575 contrasta con la coca de encomienda de 1548, que fue de 39.619 cestos, siendo las cifras de producción general en el primero mucho mayores que en este segundo, lo que hace suponer que los datos de la Tabla 8.4 son incompletos. Aún con esta limitación, resulta de interés poder comprobar que la distribución porcentual de la producción de coca prácticamente se mantiene en Cuzco y La Plata mientras que en La Paz crece espectacularmente.

YUNGAS COCALEROS	PRODUCCIÓN (cestos)
La Paz	200.000 a 300.000
Cochabamba	150.000
Cuzco	150.000 a 50.000
Total	500. 000

Tabla 8.5. Producción de coca en 1783

VIRREINATO	YUNGAS COCALEROS	PRODUCCIÓN (cestos)	VALOR (pesos)
Río de la Plata	Chulumani	300.000	1.800.000
	Larecaja Carabaya Apolobamba Cochabamba	Todos 100.000	Todos 600.000
	TOTAL	400.000	2.400.000
Perú	Tarma Huamalies Huánuco Huanta Anco Urubamba Calca y Lares Paucartambo Huamachuco	9.000 300 13.000 17.400 700 200 1.500 12.900 200	Todos 240.000
	TOTAL	55.200	240.000
TOTAL		455.200	2.640.000

Tabla 8.6. Producción anual promedio de coca entre 1785-1789 en los virreinatos de Perú y del Río de la Plata

[1199] Carta de Juan de Vivero al rey de España, Cuzco 24 de enero de 1572. Archivo General de Indias. Lima, 314. F. 2v.

[1200] GLAVE, L.M. *Trajinantes. Caminos indígenas en la sociedad colonial siglos XVI/XVII*. Lima. 1989. Pág. 79, modificada.

En fechas muy posteriores (1783)[1201], la obtenida en los cocales del Perú y Alto Perú sumaba 500.000 cestos de acuerdo con las estimaciones de los funcionarios reales, repartidos aproximadamente de la forma que se indica en la Tabla 8.5[1202].

La coca producida en el quinquenio 1785-1789 en los virreinatos del Perú y del Río de la Plata fue la que se muestra en la Tabla 8.6. La información del primero[1203] proviene del libro de la Real Aduana de Lima; la del segundo, también de la misma fuente, fue tomada de una estimación de la producción anual de coca en el virreinato elaborada por el oficial real de las cajas de la ciudad de La Paz[1204]. Unificando las unidades en que tales cantidades venían expresadas, se ha elaborado la citada Tabla 8.4, cuyos resultados hay que tomar con precaución debido a las inexactitudes de origen y a las derivadas del cálculo estimativo para igualar las unidades de peso de los cestos, muy heterogéneas en la información de partida. De esta tabla se desprende que la coca obtenida en los yungas cuzqueños todavía alcanzaba una cierta entidad, a pesar de no ser apenas consumida en las zonas mineras del Alto Perú, abastecidas por los cocales de La Paz, lo que obliga a pensar en un notorio consumo propio o en la existencia de mercados alternativos al minero, tales como la población de Lima. De hecho, en el quinquenio 1785-1789, de los yungas del Cuzco y su entorno, tan solo Paucartambo remitió una cierta cantidad al virreinato del Río de la Plata, equivalente a 6.000 p o 5.100 cestos[1205]. Debe tenerse en cuenta que Potosí y otras minas importantes de Charcas pasaron a formar parte en 1777 de este nuevo virreinato primando, desde ese momento, el comercio interno del nuevo virreinato (yungas de La Paz y de Cochabamba) sobre el procedente del residual virreinato del Perú (yungas del Cuzco). De un primer análisis de la producción anual se deduce que, entre 1785 y 1789, Chulumani (La Paz) era, con diferencia, la principal área cocalera de los yungas andinos aportando el 66% de la coca total. Paucartambo, en el Cuzco, con un equivalente de apenas 13.000 cestos anuales, apenas suponía el 3% de la producida.

8.3. Consumo de hoja de coca

Otra información que puede ayudar a establecer la importancia del transporte de la hoja de coca la del consumo, siendo Potosí, con gran diferencia, el principal centro de gasto del virreinato. Los datos disponibles sobre este particular se han agrupado en la Tabla 8.7, citando las fuentes.

Con los valores relativos al consumo en dicha ciudad además de otros concernientes a los precios de la hoja, la producción argentífera potosina y la población de la villa, se ha elaborado la Figura 8.1 en la que se muestra gráficamente la variación en el tiempo de estos cuatro importantes parámetros durante el período que abarca desde 1545, fecha de la fundación del centro minero, hasta 1810. Las curvas pretenden mostrar la evolución de estos factores en un intento de encontrar posibles relaciones entre ellos y verificar lo que, a veces dubitativamente, expresan las fuentes de

[1201] En 1777 el virreinato del Perú fue dividido desgajando los virreinatos de Nueva Granada y del Río de la Plata, quedando reducido a las Audiencias de Lima y de Cuzco. Los cocales quedaban, así, repartidos entre el nuevo virreinato del Perú (yungas de Cuzco y otros situados en el actual Perú -Trujillo, Huancayo, Huanuco, La Convención y Ayacucho-) y el virreinato del Río de la Plata (yungas de La Paz y Cochabamba). La mayor parte de los centros mineros de las alturas andinas (Potosí, Oruro, Porco, etc.) quedaron incluidos en éste último virreinato.

[1202] (1) CARTER, W.E.; MAMANI, M. *Coca en Bolivia.* La Paz. 1986. Pág. 109; (2) KLEIN, H.S. "Coca production in the bolivian yungas in the colonial and early national periods". En *PACINI, D.; FRANQUEMONT, C. (Eds.) Coca and cocaine. Effects on people and policy in Latin America.* Peterborough. 1986. Pág. 57.

[1203] UNANUE, J.H. *Disertación sobre el aspecto, cultivo, comercio y virtudes de la famosa planta del Perú nombrada coca.* Lima. 1794. Pág. 21.

[1204] UNANUE, J.H. *Disertación* … Pág. 21.

[1205] UNANUE, J.H. *Disertación* … Pág. 21.

información virreinales o los autores modernos. Por ello han sido trazadas interpolando los valores puntuales de los años con datos para obtener unas curvas interpretativas medias. Cabe señalar, no obstante, que algunos de los valores utilizados no son certeros por completo y que la carencia de información, en determinadas épocas, ha obligado a dibujarlas a estima. Así ocurre ocasionalmente con el consumo de coca, el precio del cesto y la población potosina.

La citada figura registra lo que los cronistas de la época refieren: con la puesta en marcha de los centros mineros del Alto Perú, tuvo lugar un importante aumento del consumo coquero que Hernando de Santillán no cuantifica[1206]; Matienzo señala que se triplicó entre 1560 y 1567[1207], Damián de la Bandera opina que el incremento había sido de treinta o cuarenta veces en Huamanga[1208], Polo de Ondegardo indica que en 1571 había cincuenta veces más coca que cuando los incas regían el Alto Perú, antes de 1532[1209] mientras que Juan de Vivero apunta que en tiempo del Inca, en todo el reino no se cogían tres o cuatro mil cestos, en tanto que en 1572 se obtenían más de doscientos mil cada año[1210].

AÑO	CONSUMO (cestos)	FUENTE[1211]
Hacia 1545	>60.000 (+)	(1)
1583	100.000 (*)	(2)
1585	90-95.000 (*)	(3)
Hacia 1593-1607	60.000 (*)	(4)
1603	60.000 (*)	(4)
1610	25-30.000 (*)	(3)
1783	50.000 (*)	(5)
1784-1785	55.000 (*)	(5)
1786	43.000 (*)	(5)
1787	51.000 (*)	(5)
1788	60.000 (*)	(5)
1789	63.000 (*)	(5)
1790	78.000 (*)	(5)
1793	37.000 (*)	(6)

(+) Minería y resto (*) Potosí.

Tabla 8.7. Consumo de hoja de coca en Potosí

Este hecho coincide con un período sostenido de incremento de la producción minera y, lógicamente, de trabajadores indígenas en las minas, lo que ocasionó, en consecuencia, el rápido crecimiento de la población de Potosí. No obstante, hay que reconocer que hubo otro fenómeno

[1206] SANTILLÁN, H. "Relación del origen, descendencia, política y gobierno de los incas". En *ESTEVE, F. Crónicas de interés indígena*. Madrid. 1968. Pág. 144.
[1207] MATIENZO, J. *Gobierno …*1967. Pág. 177.
[1208] BANDERA, D. "Relación general de la disposición y calidad de la provincia de Guamanga, llamada San Joan de la Frontera, y de la vivienda y costumbres de los naturales della. Año de 1557". En *JIMÉNEZ DE LA ESPADA, M. Relaciones geográficas de Indias. Perú.* Tomo I. Madrid. 1965. Pág. 176.
[1209] POLO DE ONDEGARDO, J. *El mundo de los Incas. Notables daños de no guardar los indios sus fueros.* Madrid. 1990. Pág. 52.
[1210] Carta de Juan de Vivero ... F. 2v.
[1211] (1) ACOSTA, J. de. *Historia natural y moral de las Indias*. Las Rozas (Madrid). 2002. Pág. 267; (2) ANÓNIMO. *Relación de la coca y de su origen …* Pág. 35; (3) BAKEWELL, P. (1984) *Mineros de la montaña roja*. Madrid.1984. Pág. 199; (4) SAIGNES, T. "Capoche, Potosí y la coca: el consumo popular de estimulantes en el siglo XVII". *Revista de Indias*. Vol. 48. Nº 182-183. 1988. Pág. 218; (5) SANTAMARÍA, D.J. "La participación indígena en la producción y comercio de coca, Alto Perú 1780-1810". En *HARRIS, O.; LARSON, B.; TANDETER, E. (Eds.) La participación indígena en los mercados surandinos*. La Paz. 1987. Págs. 438-440; (6) TANDETER, E.; MILLETICH, W.; OLLIER, M.M.; RUIBAL, B. "El mercado de Potosí a fines del siglo XVIII". En *HARRIS, O.; LARSON, B.; TANDETER, E. (Eds.) La participación indígena en los mercados surandinos*. La Paz. 1987. Pág. 403.

que también jugó a favor del mayor consumo de coca, como fue la ruptura del control jerárquico que practicaban los incas sobre su reparto debido a su carácter simbólico, y la posterior conversión de la hoja en una mercancía más de las que circulaban por los espacios económicos andinos. Eso sí, seguía manteniendo un estatus especial y su empleo por el pueblo llano no sólo permitió ampliar las relaciones directas entre las unidades domésticas, sino también contribuir a sobrellevar el choque cultural que supuso la llegada de los españoles y de sus costumbres impuestas, rompiendo los fundamentos simbólicos del orden prehispánico. En suma, el incremento del consumo de la hoja se debió tanto a su secularización, pasando de depender de las clases dirigentes y sagradas incas, al pueblo, como a complejos procesos de democratización de su consumo, que se abrió a todas las clases sociales[1212].

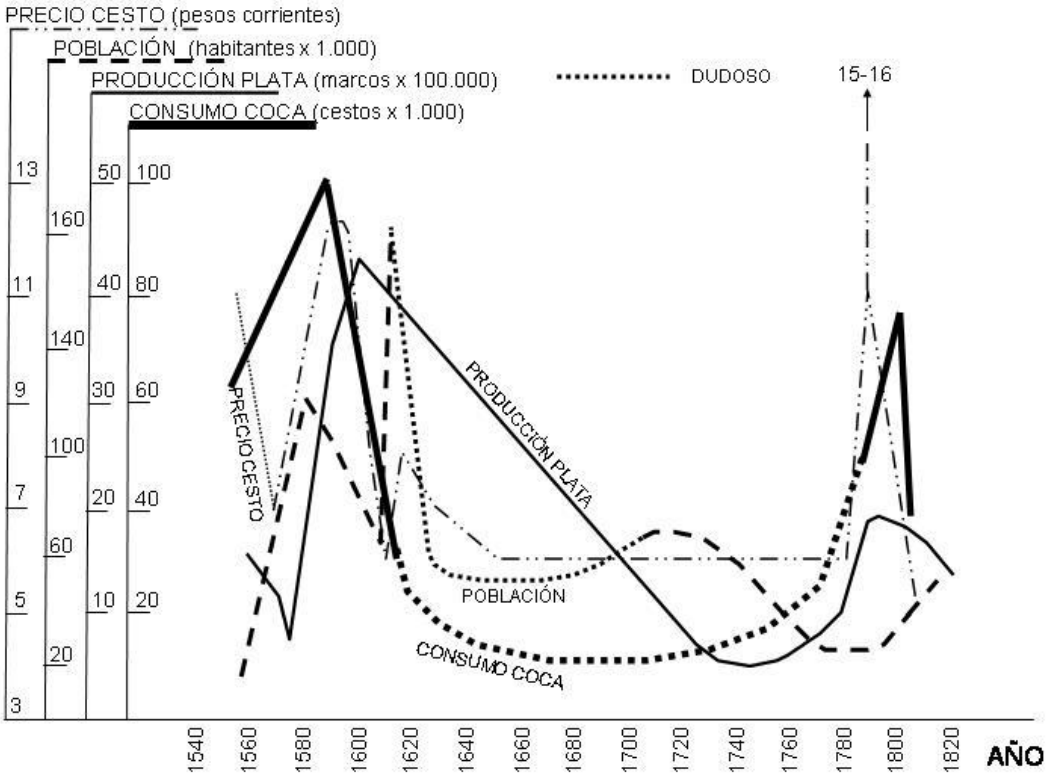


Figura 8.1. Evolución esquemática del consumo y precio de la coca, de la producción de plata y de la población en Potosí

A principios del siglo XVII es notorio un claro descenso del uso de la hoja de coca, puesto de relieve por muy diversos estamentos. Así lo indican, por citar algunos testimonios, el fraile dominico Lizárraga, hacia 1600[1213], el minero Llanos en 1609[1214] o el virrey marqués de Montesclaros, en 1615[1215]. Para Francisco de Ureña, contador general de las rentas decimales del arzobispado de Cuzco, la situación fue especialmente gravosa pues supuso una disminución de la principal renta eclesial de 60.000 p corrientes en 1590, a 7.600 en 1620[1216].

[1212] SAIGNES, T.; BOURLIAUD, J. "La coca: entre la tradición y la actualidad". *Revista Unitas.* Nº 8. La Paz. 1992. Págs. 34-36.
[1213] LIZÁRRAGA, R. *Descripción del Perú …* Pág. 179.
[1214] LLANOS, G. *Diccionario y maneras de hablar que se usan en las minas y sus labores en los ingenios y beneficios de los metales (1609).* La Paz. 1983. Pág. 20.
[1215] HANKE, L. *Los virreyes españoles en América durante el gobierno de la casa de Austria.* Perú. Tomo II. Madrid. 1978. Pág. 108.
[1216] GLAVE, L.M. *Trajinantes* ... Pág. 91.

Incluso la Corona, en carta del 1 de noviembre de 1619 al virrey Esquilache, le preguntaba las razones de la bajada de producción y le encarecía que la devolviese a los niveles habidos en el pasado:

> *Y porque se ha entendido que el beneficio de la coca, que se sembraba, y cogía en los Andes del Cuzco, y otras partes, se ha enflaquecido notablemente, habiendo sido por lo pasado de grande aprovechamiento, avisareis qué causa ha habido para esto, y el remedio que se podrá aplicar para volverla a entablar y beneficiar, en que vos daréis el orden que os pareciere convenir*[1217].

Las razones aducidas en la época para el descenso del consumo de coca son muy variadas. Para unos se debía a que los nativos la habían sustituido por pan y vino (Lizárraga); para otros las causas eran un exceso de oferta (León Pinelo), o bien el menor número de indios en el trabajo minero y su mayor afición al vino (Solórzano). También se apelaba al incremento de la alcabala que había impuesto el virrey Cañete en 1591, que pasó al 5%, siendo reducida tras esta crisis a su valor primitivo del 2%.

La mencionada Figura 8.1 muestra cómo, hacia 1600, la disminución de su uso en Potosí vino a coincidir con un descenso poblacional de la villa, probablemente en relación con la mortandad de trabajadores en la minería, su huida de la mita, la reducción de los contingentes de mitayos[1218] que llegaban del virreinato, la huida de la ciudad debido a su frío clima o las epidemias de gripe, sarampión o viruela de 1590-1593, en la que sólo esta última enfermedad acabó con el 25% de la población del Perú[1219]. En cualquier caso, la escasez de indios para laborar las minas fue una constante en esta época[1220]. La producción de plata, sin embargo, no se resintió en absoluto, continuando su imparable ascenso hasta 1590 como consecuencia de la aplicación, a partir de 1572, del proceso de amalgamación[1221] en frío por parte de Pedro Fernández de Velasco[1222], más eficaz para la recuperación de la plata en minerales de baja ley que las guayras[1223] de origen indígena.

La población de Potosí se recuperó a comienzos del siglo XVII llegando en 1611 a 160.000 personas, al parecer su máximo histórico, poco después del cenit de la producción argentífera.

También hay que tener en cuenta que, si bien la coca tuvo un papel importante en el impulso inicial de la minería a gran escala debido a la llegada de mitayos campesinos a Potosí que con ella mitigaban sus temores a trabajar en el subsuelo, calmaban el hambre y recuperaban las fuerzas, no es menos cierto que, a partir de comienzos del siglo XVII, muchos mitayos fueron sustituidos por trabajadores libres (mingas), o su ausencia compensada con el pago de una determinada cantidad a los dueños de las minas y de los ingenios. En esta nueva situación, los indígenas ya no necesitaban recurrir compulsivamente a la coca para vencer los miedos que tenían

---

[1217] SOLÓRZANO, J. *Política Indiana.* Tomo I. Madrid. 1996. Pág. 297.
[1218] Mitayo: Indio sometido a la mita.
[1219] BAKEWELL, P. *Mineros …* Pág. 117.
[1220] COBB, G.B. *Potosí y Huancavelica …* Pág. 65.
[1221] Amalgamación: Proceso por el cual se extraen algunos metales preciosos (oro, plata) de los minerales que lo contienen realizando una mezcla y amasado con mercurio, en presencia de ciertos compuestos (magistrales) que actúan acelerando y mejorando la recuperación de dichos metales. Es apto para tratar minerales de baja ley por lo que sustituyó a la fundición en guayras cuando estas se mostraron incapaces de recuperar los metales de los minerales empobrecidos de Potosí.
[1222] ORCHE, E.; PUCHE, O. "Intercambio tecnológico en la minería y metalurgia hispanoamericana de la plata y del mercurio durante el imperio". *II Congreso Europeo de Latinoamericanistas.* Halle. 1998.
[1223] Guayra: Pequeño horno de diseño nativo andino utilizado para purificar el mineral de alta ley. Funcionaba expuesto al aire que, al pasar a su través, mantenía ardiendo un combustible que fundía el mineral. Se emplearon antes que la amalgamación los retirara.

los primeros campesinos mitayos, muchos de ellos reconvertidos en esta época en expertos mingas. Ahora la hoja se consumía con más moderación en la medida que fundamentalmente era precisa para aprovechar sus propiedades estimulantes en las galerías y los ingenios. La sustitución de las papas, el maíz y la chicha por pan de trigo y vino se puede relacionar con una mejora de la dieta indígena en los aspectos energéticos, económicos y sociales, de manera que aquellos que comenzaron a consumir los alimentos de origen español en lugar de los suyos tradicionales adquirieron un cierto reconocimiento social derivado del empleo de productos más energéticos, más caros y de mayor prestigio. Con ellos se inició la expansión de los artículos hispanos en el mundo indígena, cada vez más integrado en el mercado virreinal[1224].

Cuando la coca devino en un producto comercial consumido en cantidades moderadas, las fluctuaciones de su precio corrieron paralelas a los vaivenes de la economía minera y de la población indígena, pero también de la competencia de otros estimulantes como el aguardiente o la yerba mate, ambos muy apreciados por los indios[1225].

En 1610 se consumieron en Potosí entre 25.000 y 30.000 cestos de coca, coincidiendo con el momento de mayor esplendor de la villa, existiendo almacenados otros 15.000 sin salida. Esta situación contrasta con la de 1585, cuando una población de 112.000 personas fue capaz de gastar 90-95.000 cestos. Como su uso no se interrumpió, la explicación más plausible de este cambio es una modificación de los hábitos de consumo de los indígenas, en el sentido de utilizarla, como ya se ha dicho, en menor cantidad que en años precedentes. A esta misma conclusión llegó Saignes[1226] pero con razonamientos de otra índole, siendo con toda probabilidad la causa de este gasto moderado la reacción de hastío de los coqueros[1227], ya que un producto que era de uso restringido hasta la llegada de los españoles, pasó a ser consumido posteriormente de forma casi compulsiva. Con el paso del tiempo, agotada esta generación de indígenas que debió adaptarse rápidamente a las duras y novedosas condiciones de trabajo en la mina y al desarraigo de sus lugares de origen, se incorporó una nueva hornada de trabajadores educada en el ordenamiento del virrey Toledo, que hizo uso de la coca con más moderación aunque aprovechando igualmente sus propiedades para sobrellevar el sacrificado trabajo minero.

Llegados a este punto es justo reconocer que, entre las múltiples explicaciones que los autores de la época proporcionan para justificar el fenómeno del consumo casi compulsivo de coca y su posterior decaimiento, la del padre Cobo en la primera mitad del siglo XVII (escribió su Historia del Nuevo Mundo de 1596 a 1653), encaja en su planteamiento general con la expuesta en el párrafo anterior. Comenta al respecto el jesuita:

> *Plantaban y cultivaban antiguamente la coca los naturales del Perú a manera de viñas, y era tanta la estimación de su hoja que solamente la comían los reyes y nobles y la ofrecían en los sacrificios que de ordinario hacían a los falsos dioses. A los plebeyos les era prohibido el uso de ella sin licencia de los gobernadores. Más, después que se acabó el señorío de los reyes incas y, con él, la prohibición, con el deseo que la gente común tenía de comer de la fruta vedada, se entregó a ella con tanto exceso que, viendo los españoles el gran consumo que había de esta mercadería, plantaron otras muchas más chácaras de las que antes había, especialmente en la comarca del Cuzco, cuyos vecinos tuvieron en un tiempo su mayor riqueza en estas heredades.* [...] *Pero ya ha dado gran baja, y su contratación va de cada día adelgazando; lo uno porque los indios han venido en gran disminución, y lo otro, porque con el trato y comunicación con los españoles, se van desengañando y cayendo en la cuenta de que les es de más provecho el pan,*

[1224] SAIGNES, T.; BOURLIAUD, J. “La coca: entre la tradición …”. Págs. 35-36.
[1225] SAIGNES, T.; BOURLIAUD, J. “La coca: entre la tradición …”. Pág. 36.
[1226] SAIGNES, T. "Capoche, Potosí ...". Págs. 228-230.
[1227] Coquero: Consumidor de coca.

vino y carne, que el zumo que chupaban de esta hierba; y así de mejor gana gastan ya su dinero en estos mantenimientos que no en coca, tan preciada de sus antepasados[1228].

Numhauser ha propuesto que la caída del consumo debe relacionarse directamente con el empobrecimiento generalizado que experimentó la población indígena de Potosí como consecuencia tardía de la introducción del proceso de amalgamación[1229]. Sin embargo, dicho proceso se implantó rápidamente en 1571-1572 mientras que el consumo de coca alcanzó su máximo conocido en 1583, y en 1585 apenas había menguado un 5-10% respecto de este valor. Por otra parte, la producción de minerales ricos en Potosí empezó a disminuir hacia 1555 y, con ella, el trabajo en las guayras y, consiguientemente, los ingresos indígenas, habiendo decaído sobremanera en 1570. Posiblemente el empobrecimiento a que alude Numhauser se produjo en relación con este hecho, incluso antes de que la amalgamación estuviera implantada, pues las guayras apenas eran utilizadas por falta de mineral apropiado y los indígenas habían perdido la importancia que, como elemento productivo autónomo, habían tenido años antes. El consumo de coca continuó ascendiendo durante este tiempo, hasta 1583, por lo que existe un período de unos diez o doce años en los que, de acuerdo con Numhauser, los indígenas tuvieron que vivir y costear el gasto de hoja a base de liquidar sus ahorros hasta que, por ese mismo año, los agotaron. No obstante, parece un lapso de tiempo demasiado grande para que aguantaran las menguadas economías indígenas, incluso en momentos de bonanza como los habidos durante la explotación de los minerales ricos del cerro.

A partir de 1610 los datos de consumo total de coca en la minería son muy escasos. Sin embargo, en lo que resta del siglo XVII y posiblemente en la primera mitad del XVIII, la relativa estabilidad del precio de la hoja, en torno a los 4-6 p por cesto, sugiere un mercado más o menos equilibrado entre la oferta y la demanda. Los consumos totales irían disminuyendo en la medida que lo hizo la producción minera y, consiguientemente, la población potosina ya que siguen evoluciones parejas (ver Figura 8.1).

Hacia 1730 la producción de plata inició una súbita recuperación que llegó hasta 1800, año a partir del cual comenzó a declinar de nuevo. Este incremento de producción argentífera fue seguido por el de consumo de coca, al menos entre 1783 y 1790, período en el que está cuantificado, para descender en 1793. Sin embargo, debe tenerse en cuenta que desde la creación del virreinato del Río de la Plata en 1777, e incluso antes, Potosí debió ser el centro distribuidor de coca paceña y cochabambina para el norte de Argentina (Salta, Jujuy, etc.), lugar en donde se desarrolló su uso como consecuencia de la emigración de indios altoperuanos y de las duras tareas de la cría y transporte de ganado mular al Perú y Alto Perú. Por tanto, el gasto propio potosino muy probablemente no debió corresponder íntegramente a las cantidades indicadas, sino a algo menos. Por el norte, la hoja paceña llegaba también al virreinato del Perú en donde era apreciada por su calidad.

De acuerdo con los *Manuales de Alcabala (Caminos de arriba y de abajo)*, en el bienio 1777-1778, Potosí importó coca por valor de 332.000 p, el segundo insumo tras el aguardiente, lo que representa aproximadamente 39.000 cestos[1230].

[1228] COBO, B. *Historia del Nuevo Mundo.* Tomo I. Madrid. 1964. Págs. 214-215.
[1229] NUMHAUSER, P. *Mujeres indias y señores de la coca. Potosí y Cuzco en el siglo XVI*. Madrid. 2005. Pág. 324.
[1230] KLEIN, H. "The impact of the crisis in Nineteenth Century Mining on regional economies: the example of the Bolivian Yungas, 1786-1838. En *ROBINSON, D.J. (Ed.) Social fabric and spatial structure in Colonial Latin America. Dellplain Latin American Studies*, 1. Siracusa. 1979. Pág. 316.

El comercio de la hoja de La Paz con Potosí ha sido estudiado en el periodo 1780-1810 por Tandeter y colaboradores tomando como referencia los libros de la Real Aduana de Potosí, creada en 1779. Dichos documentos permiten reconstruir la serie completa de mercancías que entraron en Potosí gravadas con la alcabala que, en dicho periodo, era del 6%.

En el mencionado intervalo de tiempo, el valor de la coca importada por la Real Aduana de Potosí fue el mayor de todos los efectos de la tierra que entraron en la Villa Imperial, alcanzando casi un tercio del mismo, tal como se indica en la Tabla 8.8[1231].

Por otra parte, el valor medio anual de los productos de la tierra importados en este mismo intervalo temporal, fue de 782.564 p, de los que el 31% correspondía a la hoja de coca, es decir, 242.595 p/año.

EFECTO DE LA TIERRA	PORCENTAJE SOBRE EL VALOR TOTAL (%)
Coca	31,03
Aguardiente	27,03
Ropa	8,53
Azúcar	4,22
Ají	2,91
Efectos de matanza	2,70
Vino	1,83
Bayeta	1,79
Tocuyo	1,66
Yerba mate	1,46
Cobre	1,05
Mulas	0,91
Tintes	0,73
Otros	14,17
TOTAL	100,00

Tabla 8.8. Valor porcentual de las mercancías que entraban por la Real Aduana de Potosí en el período 1780-1810

En lo que respecta a los artículos importados desde La Paz, destaca el abrumador peso de la hoja frente al resto de mercancías, llegando a suponer casi el 90% del tráfico, por un 3% de bayetas y un 7% del resto distribuido en una variedad de otras mercancías. La coca gatera o de hacienda, de buena calidad, era con mucho la más consumida, teniendo un valor que, en el período considerado, sumaba el 88% del total de la hoja. La coca mercadera, de inferior calidad, obtenida de los productores indígenas, apenas llegaba al 12% del valor total[1232].

Las cantidades llegadas a la villa imperial confirman la importancia adquirida por la hoja paceña (cultivada en el nuevo y segregado virreinato del Río de la Plata al que pertenecía Potosí) frente a la cuzqueña cuyo uso, prácticamente, quedó constreñido al virreinato del Perú. Efectivamente, de acuerdo con Morner, en 1790 tan solo entraron del Cuzco 960 cestos pues la mayor parte se vendía sobre todo para llevarla al Cercado, Canas y Canchis y Cailloma, desde donde se demandaban grandes cantidades[1233].

Pormenorizando algunos años del intervalo anteriormente citado (1780-1810) con datos concretos, en 1782, en plena rebelión indígena, la coca tenía un peso fundamental en la economía

[1231] ACOSTA, L.; MILLETICH, V.; TANDETER, E. "El comercio de efectos de la tierra en Potosí, 1780-1810". En *ÁVILA, D.; HERRERA, I.; ORTIZ, R. (Comp.) Minería colonial latinoamericana. Primera reunión de historiadores de la minería latinoamericana. Instituto Nacional de Antropología e Historia*. México. 1992. Pág. 148.

[1232] TANDETER, E.; MILLETICH, V.; SCHMIT, R. "Flujos mercantiles en el Potosí colonial tardío". En *YUSTE, C. (Ed.) Circuitos mercantiles y mercados en Latinoamérica: siglos XVIII-XIX.* México. 1995. Págs. 30-31.

[1233] MORNER, M. *Perfil de la sociedad rural del Cuzco a fines de la colonia.* Lima. 1978. Pág. 94.

de los yungas de La Paz, superando el millón y medio de pesos[1234]. Evidentemente debió emplearse en otros usos, tal vez militares, pues no llegó a Potosí en las cantidades de años precedentes.

En 1783, las producciones de La Paz y Cochabamba (sobre los 400.000 cestos) superaban en mucho el gasto en Potosí (50.000 cestos), que apenas representa el 10-15% de aquellas, lo que avala la opinión de que el consumo de coca estaba generalizado en la población no minera en esta época, tal como algunos cronistas y viajeros extranjeros han relatado en sus escritos. De esta cifra de 50.000 cestos es de suponer que una buena parte debió introducirse de contrabando o por medio de indígenas, que estaban exentos del pago de la alcabala. De los cocales del Cuzco apenas llegaba al Alto Perú una cantidad simbólica de 5.100 cestos anuales con lo que puede decirse que la coca cultivada en ellos y en los cocales de zonas vecinas se consumía en el propio virreinato peruano, la mayor parte lejos de asentamientos mineros.

Hacia 1787 Cochabamba importó de los yungas de La Paz 14.000 cestos con un valor de 98.000 p, lo que supuso el segundo rubro en importancia económica después de los géneros de Castilla (200.000 p); su valor, en porcentaje, fue el 13% del total importado por la provincia[1235].

Sobre el año 1793, el comercio de coca entre los virreinatos del Perú y del Río de la Plata era de más de un millón y medio de pesos[1236].

En 1790, los *Manuales de Alcabala* de Chulumani (La Paz) indican la salida de 65.000 cestos, que representan una tercera parte de la producción total de los yungas paceños (200.000 cestos). De ellos, 28.577 (44%) fueron remitidos a Potosí. Añadiendo los envíos a otras minas del altiplano (2.827 cestos), suman los 31.404 que Chulumani suministró a la industria de la minería argentífera. De acuerdo con estas cifras puede estimarse que sólo Potosí absorbía entre 20.000 y 40.000 cestos anuales procedentes de los yungas pacenses, lo que representa entre el 10 y el 20% de su producción total. Si se le suman los envíos a otros distritos mineros del Alto Perú, la minería de la plata consumiría aproximadamente el 30% de la producción yungueña[1237].

En el año 1793, la exportación de hoja cochabambina fue de 3.500 p (un 0,6% del total) mientras que la importación de coca sumó 98.000 p (un 18,5% del total) siendo el segundo insumo importado, sólo detrás de los textiles (304.334 p, 57,4%) y por delante de los alimentos (81.392 p, 15,3%)[1238].

Al poder ser considerado 1793 en Potosí como un año medio representativo del último cuarto del siglo XVIII en lo que respecta al tráfico mercantil, Tandeter y colaboradores lo han estudiado en detalle a partir de los apuntes de los libros de alcabalas de la Real Aduana de Potosí[1239]. De acuerdo con ellos, el valor total de la hoja importada en la villa imperial ese año fue de 235.543 p, de los cuales el 88% correspondió a la coca gatera y el 12% restante a la mercadera. Ello prueba el gusto de la sociedad potosina, mayoritariamente decantada por la primera. El 96% de

[1234] Carta de Ignacio Flórez al virrey Vertiz, La Paz, 30 de julio de 1782. LEMA, A.M. "Profesión: cocalero. Historia de la defensa de la coca, siglos XVI-XX". En *ARZE, S.; BARRAGÁN, R.; ESCOBARI, L.; MEDINACELI, X. Etnicidad, economía y simbolismo en los Andes. II Congreso Internacional de etnohistoria.* Coroico. 1992. Pág. 391.

[1235] VIEDMA, F. "Descripción geográfica y estadística de la provincia de Santa Cruz de la Sierra". En *ANGELIS, P. Colección de obras y documentos relativos a la historia antigua y moderna de las provincias del Río de la Plata*. Tomo 3. Buenos Aires. 1836. Págs. 91-96.

[1236] CHEESMAN, R. *El Perú de Lequanda. Economía y comercio a fines del siglo XVIII.* Lima. 2011. Pág. 656.

[1237] KLEIN, H. "The impact of the crisis … Págs. 316-317.

[1238] SANTAMARÍA, D.J. "Intercambios comerciales internos en el Alto Perú colonial tardío". *Revista Complutense de Historia de América*. Nº 22. 1996. Pág. 260.

[1239] TANDETER, E.; MILLETICH, W.; OLLIER, M.M.; RUIBAL, B. "El mercado …". Pág. 381.

la coca provino directamente de los yungas de La Paz. Si se suma la coca de La Plata que, oficialmente destinada a Oruro, en realidad se llevó a esta ciudad desde La Paz, el porcentaje sube al 99%, es decir, la práctica totalidad.

En ese mismo 1793, el valor total de los efectos de la tierra llegados a Potosí fue de 3.292.558 p por lo que a la hoja le correspondió el 7,1% de los mismos. Las importaciones totales de la villa fueron de 4.345.204 p de los que la coca supuso un porcentaje del 5,4 %[1240]. El valor de los productos importados fue, por orden decreciente, el que se indica en la Tabla 8.9. La hoja ocupaba el noveno lugar, por delante de cebada, textiles, comestibles, vacas, efectos de matanza, sal comestible, hierro y madera para minería, cueros, cera, etc.[1241].

PRODUCTO COMERCIAL	VALOR (pesos)
Maíz	750.000
Efectos de Castilla	685.646
Papas, chuño y ocas	375.000
Trigo	360.000
Sal para minería	300.000
Leña y carbón	300.000
Azogue	292.000
Aguardiente y vino	274.580
Coca	235.543

Tabla 8.9. Valor de los principales productos importados en Potosí (1793)

Las operaciones de efectos de la tierra sometidas a la alcabala en 1793 fueron 1.475, de las cuales 361 corresponden a la hoja de coca, lo que supone el 24,5%. Con ello, fue la mercancía más tramitada, seguida de los comestibles con 281 operaciones (19,0%)[1242].

En 1794, Potosí importó en textiles, alimentos y otros productos sometidos a alcabalas 1.538.937 p del Perú y 197.250 p del Alto Perú. De éstos, 93.000 corresponden a coca (84.000 a la gatera -4,8%- y 9.000 a la mercadera -0,5%-). Por tanto, su valor representó el 5,3% del total de los productos importados en este año[1243].

Aunque de menor importancia que Potosí, la minera Oruro también fue un centro de consumo no desdeñable. En 1810, el comercio de la misma consistió en efectos de Castilla y manufacturas y frutos del país. El importe de los primeros fue de 22.000 p anuales, siendo cuatro los vendedores. El de los segundos ascendió a 479.962 p anuales, distribuyéndose este rubro entre ciento cuarenta vendedores. Los efectos del país provenían de Cuzco, Cochabamba, la costa, Arequipa, etc. De los yungas de La Paz se llevaba coca[1244].

AÑO	TRAYECTO	FLETE (p/cesto)	MEDIO DE TRANSPORTE	COCA TRANSPORTADA (cestos)	IMPORTE (p)
1594	Cuzco-Potosí	2,25	Llamas	60.000	135.000
1610	Cuzco-Potosí	2,34	Llamas	30.000	70.200
1675	La Paz-Potosí	1,50	Mulas	40.000	60.000

Tabla 8.10. Importe de los fletes del trajín anual de hoja de coca

[1240] TANDETER, E.; MILLETICH, W.; OLLIER, M.M.; RUIBAL, B. "El mercado …". Cuadro 2. Pág. 384.
[1241] TANDETER, E.; MILLETICH, W.; OLLIER, M.M.; RUIBAL, B. "El mercado …". Cuadros 2 y 7. Págs. 384, 396.
[1242] TANDETER, E.; MILLETICH, W.; OLLIER, M.M.; RUIBAL, B. "El mercado …". Cuadro 8. Pág. 397.
[1243] SANTAMARÍA, D.J. "Intercambios comerciales …". Pág. 257.
[1244] ANÓNIMO. "Descripción circunstanciada de los productos y comercio de la villa de Oruro". *El Correo de Comercio de Buenos Aires.* Tomo I. Nº 12. Buenos Aires. 1810. Pág. 92.

En cuanto a las cifras involucradas directamente en el trajín de la hoja, fueron variando de unos años a otros en función del origen y destino del viaje, la cantidad transportada, el medio de transporte usado, la mano de obra involucrada, los distintos tipos de contratos firmados entre las partes, etc. La Tabla 8.10 muestra los costes estimados (en pesos corrientes) de los fletes del citado trajín anual en tres años distintos, calculados con los datos medios de los mismos.

AÑO	TRAYECTO	COCA TRANSPORTADA (cestos)	Nº DE LLAMAS	Nº PEONES
1594	Cuzco-Potosí	60.000	20.000	10.000
1610	Cuzco-Potosí	30.000	10.000	15.000
1675	La Paz-Potosí	40.000	13.000	20.000

Tabla 8.11. Animales y arrieros implicados en el trajín anual de hoja de coca

Por su parte, la Tabla 8.11 indica una estimación de los animales necesarios y los peones que los conducían, supuesto que el transporte se efectuaba exclusivamente con llamas que cargaban una media de tres cestos, y que cada peón atendía a dos animales. Estas cantidades anuales se reducían sensiblemente si el medio de transporte eran las mulas, cada una de las cuales cargaba cuatro veces lo que una llama, es decir, 12 cestos.

8.4. A modo de resumen sobre la producción y consumo de hoja de coca

Los datos expuestos permiten conocer que el trajín de la hoja de coca fue un importante negocio que involucró a muchas personas, tanto indígenas como españolas. Su concurso fue absolutamente imprescindible para la economía virreinal pues de él dependió, en gran medida, que la hoja fuera accesible a la población que tenía en sus manos la producción de los bienes más preciados de la economía, los metales preciosos, que precisaba emplear la coca para mitigar los esfuerzos que tal actividad requería. En tanto que la hoja fue considerada coetáneamente como un elemento que formaba parte del proceso extractivo de las minas e ingenios, en sí misma constituye un patrimonio minero de primer orden, responsable fundamental de la producción de metales preciosos alcanzada en las explotaciones andinas. Si se tienen en cuenta los considerables efectos económicos y sociales que la llegada de estos metales tuvo para la Europa de los siglos XVI y XVII, es necesario reconocer que la hoja de coca jugó un papel decisivo (nunca reconocido) en la historia mundial, que desbordó el ámbito hispanoamericano.

En el siglo XVI, Cuzco ha sido tradicionalmente considerada la primera zona productora del virreinato del Perú, seguida de los yungas de La Paz[1245]. De hecho, en 1565 vivían de la coca y su trato dos tercios de los vecinos de Cuzco, siendo este producto el de principal contratación[1246]. Sin embargo, el repartimiento cuzqueño de Gabriel de Rojas, el más rentable de todos en coca, en realidad estaba ubicado en la encomienda de Songo (La Paz), lo que demuestra, sin duda, la importancia que habían adquirido los cocales paceños ya en esta temprana fecha, sobrepasando de hecho a los cuzqueños[1247]. A finales del siglo XVI y durante el XVII, la menor demanda de coca y una

[1245] GADE, D.W. GADE, D.W. "Inca and colonial settlement, coca cultivation and endemic disease in the tropical forest". *Journal Historical Geography*. Vol. 5. Nº 3. 1979. Pág.268.

[1246] (1) GLAVE, L.M. *Trajinantes….* Pág. 37; (2) OLIVETO, L.G.; VENTURA, B. "Dinámicas poblacionales de los valles orientales del sur de Bolivia y del norte de Argentina, siglos XV-XVII. Aportes etnohistóricos y arqueológicos". *Población y Sociedad*. Nº 16. 2009. Págs. 122-126, 135-136.

[1247] (1) Memorias de los repartimientos de indios del reino del Perú … F. 101r-104v; (2) LOREDO, R. *Bocetos para la nueva historia del Perú. Los repartos.* Lima. 1958. Págs. 149-193 y 210.

mayor competitividad de La Paz dieron lugar a que ésta se impusiera definitivamente a Cuzco como principal fuente de suministro de hoja a los asentamientos mineros del Alto Perú; de esta forma los envíos cuzqueños fueron disminuyendo progresivamente hasta que, a finales del siglo XVIII, apenas tuvieron incidencia en Potosí, el principal centro de consumo y distribución. A partir de 1776, fecha de la creación del virreinato del Río de la Plata, las minas altoperuanas quedaron adscritas al mismo. De ahí en adelante, los cargamentos provenientes de los yungas paceños constituyeron la práctica totalidad de la coca remitida a ellas, puesto que las haciendas de estos yungas asumieron oficialmente el rol de principales proveedores del amplio espacio geográfico que se extendía al sur del lago Titicaca[1248].

A pesar de las grandes distancias que debían recorrerse transportando la coca desde las plantaciones cuzqueñas al altiplano, la demanda era tan elevada que los beneficios cubrían los gastos y riesgos del viaje. Para llegar a los centros de distribución y consumo, debía ser transportada a largas distancias según un protocolo que incluía dos etapas bien definidas[1249]:

1. El traslado desde los cocales a los almacenes de la sierra con objeto de sacarla del húmedo ambiente imperante en las zonas productoras, o yungas, en donde se pudría en pocos días, para llevarla a lugares de gran altitud en los que su seco y frío clima permitía que la hoja se conservara muchos meses. Dado el pésimo estado de los caminos, se sacaba de los yungas hasta los almacenes serranos a hombros de los indios que trabajaban en los cocales. El clima era demasiado húmedo y seco para las llamas, que morían en él sin remedio, y sólo se empleaban a partir de estos destinos serranos. Tras su introducción en Perú, se emplearon las mulas cuando las condiciones del camino lo permitían.

2. El transporte desde estos almacenes a los centros de distribución y consumo, que eran básicamente los espacios indígenas y, principalmente, los asientos mineros, con Potosí a la cabeza[1250]. Aquí se tratará, en especial, del segundo de ellos, la villa imperial, con mucho el más importante en la época estudiada. El transporte era largo y discurría por caminos mayoritariamente situados en la sierra, sin los inconvenientes de la vegetación y el calor. Las llamas eran los animales inicialmente utilizados en este trasiego[1251], aunque posteriormente se emplearon mulas. A finales del siglo XVI el movimiento de la coca cuzqueña requería anualmente de 25.000 a 50.000 llamas obtenidas de las economías indígenas[1252], muchas de las cuales eran sacrificadas al llegar a su destino en donde servían de alimento. El transporte de la hoja a los centros de consumo adquirió unas características propias y singulares que incluso se conoció con un nombre específico: el trajín de la coca. El trajín[1253] fue un sistema de circulación de mercancías utilizado tanto por los españoles como por los indígenas que permitió articular el espacio sur andino; sus mecanismos eran una superposición entre los contratos mercantiles (entre el trajinante y el vendedor o el comprador de la coca, o entre el trajinante con los arrieros), el tributo en trabajo (de los indios arrieros), los contratos con los caciques (para la cesión de arrieros) y los repartos obligatorios de los corregidores

[1248] LEMA, A.M. "Producción y circulación de la coca en el Alto Perú 1780-1840". *Historia y cultura.* Octubre. 1989. Pág. 42.
[1249] ORCHE, E.; AMARÉ, M.P. "La Ruta de la hoja de coca y su importancia para el Camino Real Intercontinental en la historia de los actuales Perú y Bolivia". *ICOMOS. Reunión Internacional sobre Itinerarios Culturales.* Burgos, 14-19 de julio de 2008.
[1250] GLAVE, L.M. *Trajinantes* ... Págs. 55-56.
[1251] RAMÍREZ, B. "Descripción del reino del Perú". Méjico. 1597. En *MAURTUA, V.M. Juicio de límites entre el Perú y Bolivia. Prueba peruana presentada al gobierno de la República Argentina*. Tomo I. Virreinato peruano. Barcelona. 1906. Pág. 325.
[1252] GLAVE, L.M. *Trajinantes* ... Pág. 67.
[1253] GLAVE, L.M. *Trajinantes* ... Págs. 34-37.

(servicio forzado, venta con sobreprecio de coca por los corregidores a sus administrados). De ahí, la casuística tan variada que presenta este tipo de transporte, a la que deben añadirse las derivadas del estado de los caminos y de los medios de transporte utilizados. A este respecto, la crianza de llamas fue una actividad de vital importancia para los pueblos ubicados en las regiones de pastos del altiplano andino; también lo fue la de mulas, de especial incidencia en las provincias del norte argentino en donde estaban los principales lugares de reproducción, cría y engorde, desde donde se trasladaban al Alto Perú en grandes reatas.

Además de los almacenes situados en la sierra dependientes de los yungas, en cada uno de estos lugares cocaleros, o sus proximidades, existían uno o varios pueblos o ciudades que eran sus sedes comerciales en relación con el negocio de la coca, como el Cuzco para los yungas de Paucartambo y otros cercanos, o La Paz, para Songo, Chulumani y aledaños. En ellos vivían los propietarios de los cocales y los comerciantes y transportistas de la hoja. Todas estas poblaciones jugaron un importante papel económico y constituyeron focos de prosperidad durante el tiempo en que los yungas respectivos mantuvieron su pujanza.

Además de los citados, existía un tercer tipo de transporte de la coca, que era su distribución desde los grandes centros receptores a las localidades del entorno, no necesariamente próximas. En este caso, la hoja formaba parte de las múltiples mercancías que los comerciantes repartían por los centros de consumo menores y dispersos. Era un producto más de la arriería a escala regional que, normalmente, estaba en manos de los nativos. Tales viajes, a veces, eran largos y complicados; se pueden citar, por ejemplo, los itinerarios entre Potosí y Cobija o el Tucumán del norte argentino.

8.5. Los envases de la hoja de coca

Tras ser recolectada y secada, la hoja de coca era envasada en los denominados cestos, consistentes en sacos de bayeta blanca o cestos de caña hendida (denominada pipo), de vara[1254] y tercia (1 m) de largo y una cuarta (0,2 m) de ancho, que se ataban entre sí con cuerdas hechas de la corteza de cierto árbol llamado pancho o con bejucos (Figura 8.2)[1255]. Estos cestos tuvieron una especial importancia en el transporte de la hoja a los centros de consumo ya que constituían los bultos unitarios que se cargaban en los animales.

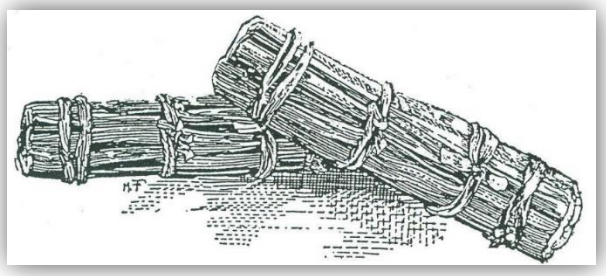


Figura 8.2. Cestos de coca

Para impermeabilizarlos e impedir que la coca se mojara durante el almacenamiento y transporte, eran revestidos exteriormente con hojas de la propia caña o cojoro. El proceso se relata en un escrito de comienzos del siglo XVII:

[1254] Vara: Unidad de longitud de 0,838 m.
[1255] MORTIMER, W.G. *Peru: history of coca. The divine plant of the incas.* Nueva York. 1978. Pág. 270.

De suerte que para criar y beneficiar esta coca proveyó Nuestro Señor que todo el adherente que hubiere menester lo hubiese en esta tierra donde ella se da. Y, asimismo, dio para atar los dichos cestos de coca, que salen tan bien liados y atados que es cosa muy curiosa de ver. Proveyó Dios que, asimismo, criasen en esta dicha tierra unos árboles muy grandes de mucha abundancia, que los desuellan los indios camayos y les quitan la corteza y de ella sacan unas sogas tan largas cuanto es el árbol y tan fuerte que no hay que tratarla de ninguna suerte, y con ella cosen y atan el dicho cesto. Y llámase este árbol pancho entre los naturales, y vale una carga de él, que es el peso de un cesto, otro tanto de la dicha coca […][1256].

Que parece que milagrosamente crio Dios aquella provincia donde se cría esta coca para sólo ministerio de ella, porque allí se crían unas cañas bravas, que se dicen ipas, que son tan gruesas como una pierna, las cuales, asimismo crían cuando nacen en los cogollos de las dichas ipas unas camisas u hojas tan gruesas como son las dichas cañas, que se llaman cojoro; las cuales son de tanta fortaleza que cubriendo con ellas los cestos de coca, defienden en tanto grado el agua que llueve sobre la dicha coca encestada que no hay remedio de pasarla por mucho que llueve en la tierra donde se cría la dicha coca[1257].

[…] *y, asimismo, vale cuatrocientas o quinientas hojas de cojoro otro cesto de coca, que costara mucho más caro el encestarlo en otro género como éste no le hubiera, y no pudiera conservarse la coca en ninguna fuera de esto*[1258].

El peso del cesto fue variando con el tiempo. La primera noticia que se tiene es del cabildo de Huamanga, de 12 de mayo de 1543, en la que se ordenaba que todos los costales que se vendieren fueran del mismo tamaño que los hechos por los caciques en tiempo de Huayna Capac, sin añadir precisiones mayores[1259].

El 17 de enero de 1547, el cabildo del Cuzco acordó que, como los envases de la coca que se vendían eran de pequeño tamaño, en lo sucesivo tuvieran un peso de *una arroba de coca* (25 libras[1260] equivalentes a 11,5 kg) *sin falta de cosa alguna*[1261], más el envase que podía pesar otras 3 ó 4 libras (13,3 kg en total). Algo más de dos años después, el 25 de enero de 1549, el mismo cabildo, considerando que pesaban excesivamente para los indios que los sacaban a hombros de los cocales y los llevaban a vender a la ciudad, lo redujeron 23 libras de hoja y 2 libras del envase, 25 libras en total (11,5 kg), con lo que en definitiva reducían la carga de los indios en 2 kg por cesto[1262]. Decía el acta de cabildo:

En este día, vista la información dada por el procurador de esta ciudad acerca de que es gran carga para los indios que sacan la coca en traer a vender a veintiocho libras cada cesto y los indios mueren y reciben gran trabajo y daño, y porque parece que es justo mirar el bien y pro de los naturales, y atenta la fragosidad de los caminos donde se saca la coca, y que podrían a esta causa morir y recibir gran detrimento, y visto otras cosas que convienen proveer para evitar el daño y pérdida de los naturales, acordaron que, no embargante[1263] *la ordenanza que está hecha y pregonada en que manda que cada cesto de coca tenga veinticinco libras de hoja y tres de atares*[1264]*, que enmendando esta ordenanza de aquí adelante se guarde esta forma, que cada un cesto de coca tenga veintitrés libras de hoja de coca y dos libras y media de atara y cojoro* […][1265].

[1256] ANÓNIMO. *Relación de la coca* ... Págs. 43-44.
[1257] ANÓNIMO. *Relación de la coca* ... Págs. 41-42.
[1258] ANÓNIMO. *Relación de la coca* ... Pág. 44.
[1259] ANÓNIMO. *Libro del Cabildo de la Ciudad de San Juan de la Frontera de Huamanga, 1539-1547.* Lima. 1966. Fol. 69v-70. Pág. 126
[1260] Libra: Medida de peso equivalente a 16 onzas ó 0,46 kg.
[1261] ANÓNIMO. "Actas de los Libros de Cabildo del Cuzco. 1545-1548". *Revista Histórica del Cuzco*. Nº 9. 1958. Pág. 163. Una arroba = 25 libras = 11,5 kg.
[1262] ANÓNIMO. "Actas de los Libros de Cabildo del Cuzco. 1549". *Revista Histórica del Cuzco*. Nº 10. 1959. Pág. 183.
[1263] No embargante: A pesar de.
[1264] Atares: Envoltorio.
[1265] ANÓNIMO. "Actas de los Libros de Cabildo del Cuzco. 1549"… Pág. 183.

Este peso siguió reduciéndose en una pequeña proporción de manera que en las ordenanzas de la coca del marqués de Cañete del 31 de marzo de 1558 se mandaba que cada cesto contuviera sólo 18 libras (8,3 kg) de hoja[1266], manteniéndose en las ordenanzas del posterior virrey conde de Nieva del 18 de marzo de 1563. Las citadas ordenanzas del marqués de Cañete fueron las primeras que regularon el trabajo en los cocales del Cuzco que después fueron extendidas al resto del virreinato del Perú; establecían que los indios podían cargar como máximo dos cestos de coca de 22 libras (10,1 kg) cada uno, es decir, 20 kg en total, únicamente para sacarla al bohío que el dueño del cocal tuviere entre Pilco y Paucartambo, desde donde se llevarían a Cuzco en llamas. Los indios sólo debían esperar la llegada de la carga hasta mediodía; si no se la traían, podían marcharse libremente sin que nadie pudiera detenerles[1267].

En 1567, el magistrado Matienzo, indicaba que, en Charcas, el peso del cesto era de 24 libras (10,8 kg) de las que 20 (9 kg) eran de hoja y el resto del envase[1268]. Aunque no era el reglamentado, quizás podía estar utilizándose en los cocales de Chuquioma (Cochabamba, Charcas) que es donde Matienzo ejercía su profesión de oidor de la Audiencia y vivía.

Unos años después, el virrey Toledo, en las ordenanzas de la coca de 13 de noviembre de 1572 y en las posteriores y definitivas de 6 de junio de 1575, reguló exhaustivamente todas las cuestiones relativas al cultivo de la hoja, al contenido y embalaje de los cestos y a su inspección por las autoridades, aunque en lo fundamental se mantuvo lo reglamentado por Cañete. Así, la Ordenanza XLII señala respecto de la calidad del contenido que:

> [...] *los cestos de coca que se hicieren sean de buena coca verde y bien sazonada y que todo el cesto sea de una coca y no mezclada so pena de perder el cesto que de otra manera se hallare pero por excusar molestias y fraudes mando que los dichos cestos no se puedan abrir ni visitar so color*[1269] *de esta ordenanza y la pena de ella se ejecute cuando pareciere ser el cesto de otra manera*[1270].

Por otro lado, la Ordenanza XLIV establecía los pesos y contenidos de los envases:

> [...] *cada cesto que se hiciere de coca tenga de peso diez y ocho libras* (8,3 kg) *de pura coca y no menos y que el cesto con todo su aparejo de cabeza y pancho y cojoro pese cuatro libras* (1,8 kg) , *de manera que todo el cesto ha de pesar veinte y dos libras* (10,1 kg), *media más o menos, so pena que el cesto que de otra manera se hiciere o menos coca tuviere sea perdido y que por si estar verde el aparejo del cesto o por lloverle encima o mojarse o por cualquiera cosa pesare más o menos una libra, que no por esto sea visto incurrir en pena alguna*[1271].

Sin embargo, con el discurrir del tiempo, el peso de los cestos cambió, diferenciándose de unas áreas cocaleras a otras.

Así, mientras que en los yungas de La Paz se mantuvo en las 22 libras[1272], en otros lugares se prefirieron cestos de 20 libras brutas (9,2 kg), 25 libras brutas (11,5 kg) y, en los siglos XVII y XVIII, 24 libras netas (11 kg) o tres arrobas (75 libras, 34,5 kg)[1273].

[1266] ORCHE, E. "Las ordenanzas del marqués de Cañete de 1558 y otros documentos coloniales del siglo XVI sobre la coca cuzqueña". *Colonial Latin American Historical Review.* Vol. 12. Nº 3. 2003. Págs. 317-318.
[1267] ORCHE, E. "Las ordenanzas del marqués de Cañete … Pág. 316.
[1268] MATIENZO, J. *Gobierno* ... 1967. Pág. 168.
[1269] So color: Con el pretexto.
[1270] TOLEDO, F. *Disposiciones gubernativas para el virreinato del Perú (1569-1574).* Sevilla. 1986. Pág. 194.
[1271] TOLEDO, F. *Disposiciones gubernativas para el virreinato del Perú (1575-1580)*. Sevilla. 1989. Págs. 194-195.
[1272] (1) Antonio González Ortega sobre que D. Manuel Alday reciba los efectos estipulados según contrato. Archivo Casa de Moneda de Potosí. CGI-836, F. 3r; (2) Descripción del Obispado de La Paz hecha por orden de S.M. por el Ilmo. Sr. D. Antonio de Castro y del Castillo para la obra de D. Gil González Dávila, titulada "Teatro Eclesiástico de las iglesias del Perú y Nueva España", 3 de mayo de 1651. En *MAURTÚA, V.M.*

El cesto era la medida corriente utilizada como unidad en el trasiego de la coca, pero existían otras de uso habitual en las zonas cocaleras tal como se indica en la Tabla 8.12[1274].

DENOMINACIÓN	EQUIVALENCIA EN CESTOS	AÑO
Guarco	1/8	1568-1570
Malto	1	1568-1570
Paco	1,5	1568-1570
Huangar	1,5	1568-1570
Cotama	2	1568-1570
Huacaya	2,5	1568-1570
Guanaco	3	1568-1570
Costal	3	1568-1570
Tambor	3	1804
Carga	4	Fines siglo XVIII

Tabla 8.12. Distintas denominaciones de los envases de coca

En los siglos XVI y XVII, en el Nuevo Reino de Granada se emplearon las cargas (1,5 arrobas, equivalentes a 2,08 cestos de 18 libras, 17,25 kg) y las fanegas (3 cargas, 51,75 kg).

En la época republicana temprana, el viajero Tschudi cita diversas variantes locales caracterizadas por el color del saco interior del cesto y el peso de éste; se muestran en la Tabla 8.13[1275].

LOCALIDAD	COLOR DEL SACO	PESO TOTAL CESTO
Huánuco	Gris, negro	75-80 libras (≈ 3 arrobas)
Vitoc	Gris, blancos	150 libras (6 arrobas)
Huanta y Anco	Negro, marrón	25 libras (1 arroba)

Tabla 8.13. Variantes de sacos y envases

Los aspectos relativos a su control, estaban regulados por la citada Ordenanza XLIV del virrey Toledo:

> [...] *y que cuando el juez de la Providencia de los Andes quisiere pesar o ver pesar algún cesto para ver y saber si se guarda lo de su contenido, que lo pese y vea en las estancias*[1276] *donde se coge y encesta y que fuera del ayllu no lo pueda hacer porque luego que se encesta la coca está como ha de estar y enjuta y buena y salida de allí le podría llover encima y mojarse y secarse y pesar más o menos de lo que manda la ordenanza y si en el camino la hubiesen de abrir y pesar recibiría gran daño el dueño de la coca porque se le podría derramar y mojar y humedecerse y dañarse y si estuviesen en el camino o en la estancia después que se encesta se dañaría y perdería por ser cosa tan delicada como es y que para se sustentar y guardar es menester mirarlo mucho* [...][1277].

En la práctica, dado lo insano de los cocales y su difícil acceso, no era raro que estas inspecciones se efectuasen en los establecimientos habilitados en la sierra para almacenar los cestos hasta despacharlos a su destino.

Juicio de límites entre Perú y Bolivia. Prueba peruana. Tomo XI. Barcelona. 1906. Pág. 230; (3) UNANUE, J.H. *Disertación* ... Pág. 22.

[1273] (1) LOZA-BALSA, G. *Monografía de la coca.* La Paz. 1992. Pág. 130; (2) UNANUE, J.H. *Disertación* ... Pág. 22.

[1274] (1) LEMA, A.M. *Production et circulation de la coca en Bolivie, 1780-1840*. Tesis de Doctorado. Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales. Paris. 1988. Pág. 27; (2) MURRA, J. (Ed.). *Visita a los valles de Sonqo en los yungas de coca de La Paz (1568-1570).* Madrid. 1991.

[1275] TSCHUDI, J.J. *El Perú. Esbozos de viajes realizados entre 1838 y 1842.* Lima. 2003. Pág. 380.

[1276] Estancia: Sinónimo de hacienda.

[1277] TOLEDO, F. *Disposiciones gubernativas ... (1575-1580).* Págs. 194-195.

Para garantizar su correcto pesaje, en cada hacienda debía haber dos pesas selladas y marcadas por el fiel ejecutor, una de 20 libras y la otra de dos libras (Ordenanza XLV).

Cada envase debía estar perfectamente identificado mediante una marca y un sello propios de cada plantación (Ordenanza XLV).

Puesto que los cestos no se podían abrir, la calidad de la coca era apreciada *a cata* en los controles oficiales de peso en los almacenes o por los presuntos compradores. Para ello realizaban dos o más pequeños orificios con la punta del cuchillo en las paredes del cesto por los que extraían un pellizco de hojas que se probaban y, a la vista de su sabor, color, etc., se determinaba la idoneidad del producto y se pactaba el precio.

> *Y así el que la recibe* (la coca) *en ella* (en la sierra) *hace cala en los dichos cestos como en un melón, con un cuchillo, abriéndole un agujerito por dónde saca una poca de coca. Y en estando bien acondicionada, salta ella misma que parece una esmeralda de puro verde; y así, se va recibiendo sin género de contradicción. Y por el mismo caso, no estando bien seca se echa luego de ver en que está algo húmeda, y se detiene en el salir cuando la calan y sale algo blancuzca de color*[1278].

A veces, durante el envasado se introducían fraudulentamente piedras en lugar de hojas, que sólo eran detectadas cuando el comprador abría el cesto, lo que constituía una más de las picarescas a las que estaban sometidas la producción y la comercialización de la hoja[1279]. La situación llegó a tal extremo que el cabildo del Cuzco, el 7 de diciembre de 1548 emitió una ordenanza en los siguientes términos:

> *Este día se platicó que, por cuanto muchas veces ha acaecido que en los cestos de coca que se venden se halla entre la coca muchas veces paja y piedras y otras cosas que sirven y las venden en lugar de coca, y de ello redunda daño y perjuicio a las personas que lo compran, proveyendo en ello, mandaron que se pregone públicamente que ninguna persona sea osada de vender ningún cesto de coca con la malicia y daño suso dicho por ninguna manera* […][1280].

Los cestos de coca que llegaban a Potosí, tras ser utilizados como embalaje, eran adquiridos por los indios encargados de proporcionar velas para la iluminación del trabajo en las minas, y también se aprovechaban para mejorar la penetración de las barretas[1281] en el mineral.

8.6. Transporte de los cocales a los almacenes de la sierra

8.6.1. Los almacenes serranos

Tras su recolección tres veces al año (mitas), la hoja de coca era cuidadosamente secada y empaquetada en cestos. Sin embargo, debido al ambiente cálido y húmedo de los yungas, había que sacarla rápidamente de los cocales a los almacenes situados en la sierra a fin de que no se pudriese en sus envases. Allí, el clima seco y frío la mantenía durante muchos meses en las mismas condiciones en que había sido embalada. El trayecto era corto pero duro debido a lo accidentado del terreno, a los malos caminos y a las insanas condiciones climáticas. Normalmente, el recorrido implicaba superar puertos de montaña de casi 4.000 m de altitud, con desniveles de 3.000 m o más respecto de los cocales, que debían recorrerse por senderos estrechos, pendientes y tortuosos que, habitualmente, estaban en mal estado. Una vez alcanzada la cima de estos pasos, el trayecto por la

[1278] ANÓNIMO. *Relación de la coca* ... Págs. 42-43.
[1279] ROMANO, R.; TRANCHARD, G. "Una encomienda cocalera en los yunkas de La Paz (1560-1566)". En *MURRA, J. (Ed.) Visita a los valles de Sonqo en los yungas de coca de La Paz (1568-1570).* Madrid. 1991. Pág. 609.
[1280] ANÓNIMO. "Actas de los Libros de Cabildo del Cuzco. 1545-1548" … Págs. 299-300.
[1281] Barreta: Barra o palanca de hierro que usaban los barreteros para romper las rocas y minerales.

vertiente contraria se realizaba cuesta abajo con las mismas dificultades. Las vías utilizadas eran antiguas sendas incaicas o, incluso, anteriores pues muchos de los cocales fueron explotados desde estas épocas.

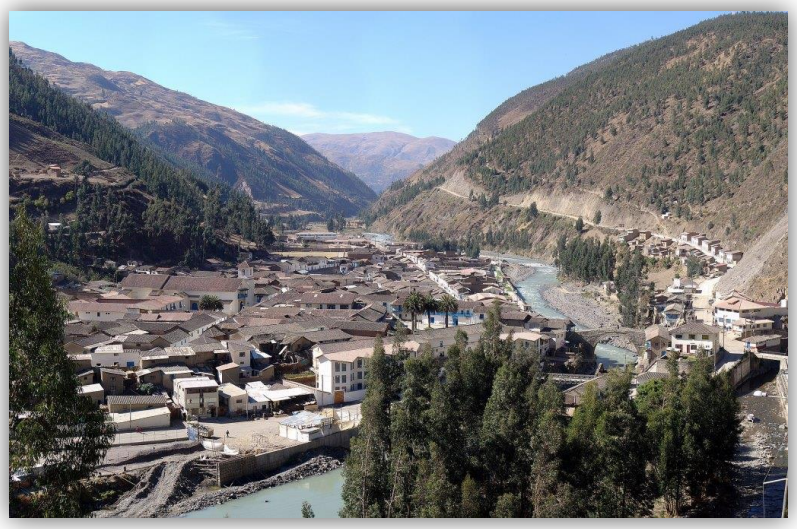


Figura 8.3. Paucartambo

Los almacenes de la sierra estaban situados en las siguientes localidades:

- Cocales del Cuzco[1282]:

  · Almacenes principales: Paucartambo (Figura 8.3)[1283] y Pilco y, en menor medida, Challabamba. Paucartambo, el más importante, estaba ubicado estratégicamente a 3.042 m de altitud y disponía de las más amplias instalaciones de almacenamiento de coca, desde donde la hoja se distribuía a las zonas mineras u otros lugares de consumo. Su situación, en una encrucijada de caminos y a salvo de la temible y casi siempre mortal infección de leishmaniosis y del húmedo clima de los yungas, estaba perfecta y conscientemente escogida. A este lugar se hace constante referencia en las sucesivas ordenanzas de la coca de los virreyes marqués de Cañete, conde de Nieva y Francisco de Toledo, lo que demuestra su importancia en el comercio de la hoja. Pilco estaba situado próximo a Paucartambo aunque, al parecer, no disponía de instalaciones comparables a las de éste.
  · Almacenes secundarios: Utubamba, Challabamba, Lauramarca, Ayapata y Acomarca.

- Cocales de La Paz: La Paz y localidades diversas del entorno del lago Titicaca, situadas en la cabecera de los respectivos valles cocaleros. La coca de Apolo y la producida en la zona de Copani, desde los tiempos incaicos, se almacenaba en el tambo de Umanata, situado a 4.000 m de altitud, no lejos del citado lago[1284].
- Cocales de Cochabamba: Tiraque Chico[1285]. Desde aquí, la coca se trasladaba posteriormente a la cercana Totora (Figura 8.4)[1286] y, de allí, al resto de destinos.

[1282] NUMHAUSER, P. *Mujeres indias …* Pág. 82.
[1283] WIKIPEDIA. *Paucartambo*. https://es.wikipedia.org/wiki/Paucartambo. Consultada el 20 de julio de 2024.
[1284] (1) CAPRILES, J.M.; REVILLA, C. "Ocupación inka en la región kallawaya: oralidad, etnohistoria y arqueología de Camata, Bolivia". *Chungará*. Vol. 38. Nº 2. 2006. Pág. 234; (2) SAIGNES, T. *Los Andes orientales: historia de un olvido*. Lima. 1985. Pág. 194.
[1285] No confundir con el más populoso Tiraque situado 80 km al NO, hoy capital de la provincia homónima.
[1286] NOVILLO, R.E.; NOVILLO, G. "Relatos costumbristas de la ciudad colonial de Totora". *Thakhi MUSEF.* 4. Nº 4. 2021. Pág. 111.

Figura 8.4. Totora

8.6.2. De los cocales a los almacenes: los caminos

8.6.2.1. Caminos de los yungas del Cuzco

En este capítulo se engloban dos tipos de caminos: los que llevaban a los cocales desde el altiplano que, en dirección contraria, eran los que conducían de salida a los almacenes, y los que unían éstos con Cuzco, lugar en donde se comerciaba una buena parte de la hoja y de donde, por estar ubicado en el camino real a Potosí, se iniciaba el tráfico por las grandes rutas de distribución. Estrictamente, este segundo grupo de caminos podría considerarse ya como transporte regional de larga distancia pero como estos caminos hasta la capital cuzqueña eran meros ramales de la vía principal Cuzco-Potosí, y presentaban características muy específicas, se les considera como del primer grupo. La descripción de los viales ha mantenido el esquema de las fuentes consultadas que, en el primer caso, ha sido como ruta de entrada a los cocales (no como vía de salida a los almacenes), mientras que en el segundo siempre se describen como vías de comunicación de los depósitos serranos con la capital incaica.

Hecha esta aclaración, según las fuentes, los principales caminos de salida de los yungas del Cuzco a los almacenes eran los que se indican en la Figura 8.5. Salvo la hoja que iba destinada expresamente al Cuzco, el resto quedaba depositado en Pilco, Challabamba y, sobre todo, Paucartambo, hasta su expedición definitiva a los centros de consumo, normalmente vía Cuzco, que era la salida natural.

En los yungas cuzqueños, que son los más estudiados y mejor conocidos, el río Paucartambo era un lugar estratégico ya que por su valle discurría uno de los principales caminos de salida de la coca y, además, hasta allí llegaban los que llevaban a los distintos yungas. Salvo los cocales de Hualla-Lacco, situados en las orillas o muy próximos al río Paucartambo, los demás yungas estaban separados de dicho río por una rama de la Cordillera Oriental de los Andes que discurre paralela y muy próxima al mismo, en la que nacen los ríos orientados hacia la cuenca amazónica en donde se emplazaban los cocales importantes. Esta era la principal dificultad orográfica que debía superarse para llegar a los almacenes, especialmente dura en la vertiente oriental.

La ruta principal de entrada (y, a la inversa, de salida a los almacenes) era por Paucartambo-Challabamba-Cosñipata-Pilcopata, derivando ramales desde este camino de acceso a los valles de

Tono y Toayma (Figura 8.6)[1287]. Hubo también bifurcaciones independientes desde Paucartambo a Pilcopata siguiendo el cauce del río homónimo, de Acobamba a Tono, de Paucartambo a Hualla y de Chimur/Chinchibamba a Callanga y Toayma.

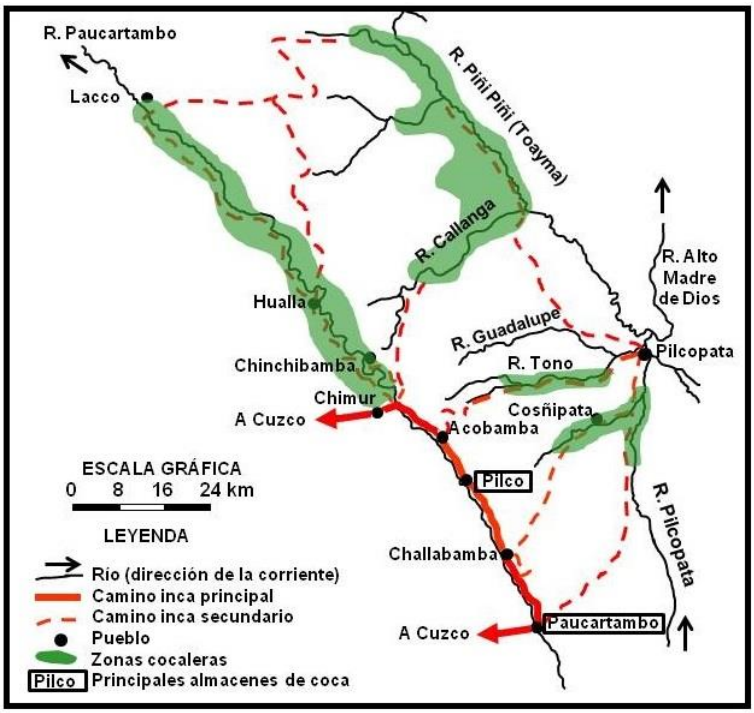


Figura 8.5. Caminos de entrada a los cocales y salida a los almacenes

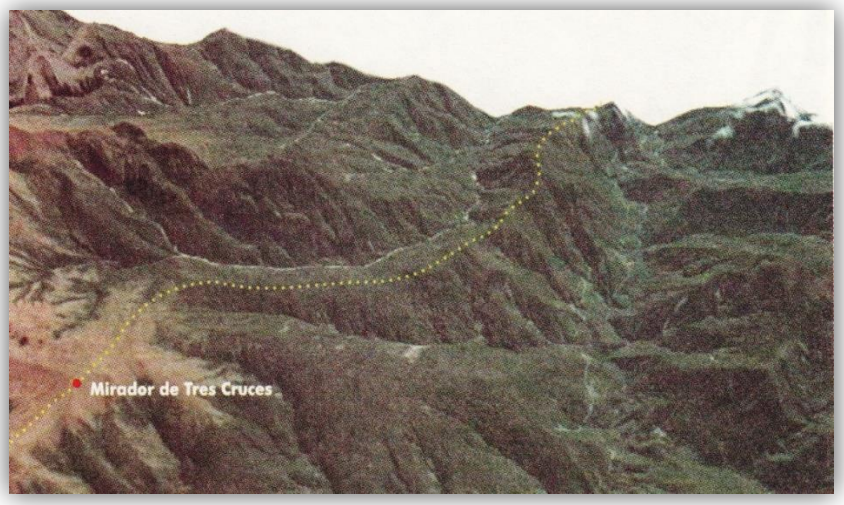


Figura 8.6. Comienzo de la bajada a Cosñipata desde el collado de Tres Cruces, divisoria entre las cuencas de Paucartambo y la Amazonía

El camino de Paucartambo a Cosñipata por Challabamba tenía una longitud de 91 km. En el siglo XIX se cubría, usando mulas, en veinte horas, como más adelante se detalla (Figura 8.7)[1288]. Las distancias de Paucartambo al resto de los cocales se pueden estimar pero no los tiempos de viaje,

[1287] COMBES, I.; TYULENEVA, V. *Paititi. Ensayos y documentos*. Cochabamba. 2001. Pág. 44. Imagen de Google Earth.
[1288] COMBES, I.; TYULENEVA, V. *Paititi* … Pág. 43.

que debieron ser bastante superiores a los de Cosñipata debido a su mayor lejanía y al, comparativamente, peor estado de los caminos a causa de la menor intensidad de tráfico que soportaban.

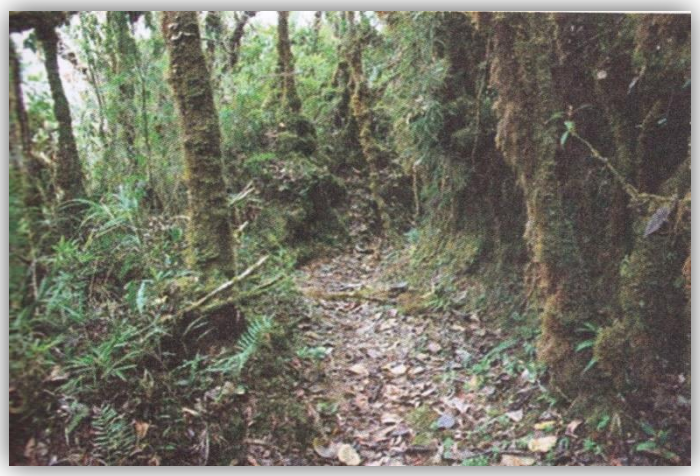


Figura 8.7. Camino actual a Pilcopata

Garcilaso de la Vega describe uno de estos accesos que conducía a una chácara propiedad familiar situada en Avisca, concretamente la bajada al valle del río Tono, en los siguientes términos:

> *Para entrar a estos valles donde se cría la coca se pasa una cuesta llamada Cañac-huay, que tiene cinco leguas* (25 km) *de bajada casi perpendicular, que pone grima y espanto sólo el mirarla, cuanto más subir y bajar por ella, porque por toda ella sube el camino en forma de culebra, dando vueltas a una mano y a otra*[1289].

En realidad estos caminos eran estrechas sendas abiertas en la selva y en los terrenos situados a mayor altitud, que la vegetación o los arrastres y deslizamientos de tierras cerraban rápidamente. Muchas veces su trazado y estrechez impedía la circulación de mulas por lo que era obligado el transporte de los cestos a hombros de los indígenas.

Los años pasaron pero la situación no mejoró. Poco tiempo después de que Perú y Bolivia consiguieran la independencia, ambos países fueron visitados por numerosos viajeros extranjeros que han dejado descripciones detalladas de los viales que encontraron, fiel retrato de la anterior situación virreinal. En 1835, el camino que comunicaba las zonas selváticas con la sierra seguía siendo muy abrupto y peligroso, como relataba el comandante militar del Cuzco, el inglés William Miller, que dirigió una expedición a los yungas cuzqueños entrando por el tradicional camino de Paucartambo a Cosñipata por el collado de Tres Cruces. Después de hacer noche en este lugar, descendió hacia la cuenca amazónica por la misma cuesta que años más tarde recorrería Antonio Raimondi. Decía Miller sobre el camino:

> *Después del desayuno descendí seis leguas hasta un lugar llamado Tambo. La carretera, si es que se le puede llamar así, era tan pendiente y escarpada que era casi más difícil bajar andando que cabalgando, y frecuentemente tan estrecha que en tramos de media milla no podían cruzarse dos mulas ni, en algunos lugares, dar la vuelta para retroceder. En otras partes el camino está excavado en el terreno y cubierto por árboles caídos de manera que parece un oscuro pasaje subterráneo. En la costa del Perú, la carga habitual de una mula es de doce a catorce arrobas pero cuando atraviesan estos caminos de montaña, el animal más fuerte nunca*

[1289] VEGA, G. *Comentarios reales de los incas*. Tomo I. Caracas. 1976. Pág. 199.

carga más de seis arrobas y tardan normalmente siete u ocho días en cubrir un viaje de veinte leguas[1290]*.*

Tras descender de la cordillera, el trayecto hasta Cosñipata se tornaba pedregoso, accidentado y, en algunos lugares, pantanoso.

Otro testimonio ligeramente posterior de la década de 1840, concretamente del viajero Tschudi, confirmaba las descripciones del General Miller:

En la medida en la que se baja por la pendiente oriental (de los Andes) *el camino se vuelve más incómodo. Por largos trechos conduce por surcos profundos y muy angostos, cavados por el agua. Su fondo es desigual, interrumpido por huecos, y sus paredes laterales a veces se encuentran tan juntas que el jinete no puede colgar sus pies a los costados sino que los tiene que estirar por el cuello del animal y aún se ve obligado a soltar los grandes estribos de madera para evitar que los bordes chapados en metal hieran a la mula*[1291]*.*

El cruce entre arrias de mulas era problemático debido a la estrechez del camino:

Los encuentros con animales de carga viniendo de direcciones opuestas son un asunto sumamente desagradable en este tipo de caminos y suelen provocar espectáculos sangrientos. Después de estas disputas, se descarga a los animales del partido más débil, se les voltea sobre sus pies traseros y se les conduce hacia atrás por distancias considerables con el fin de ceder el espacio al otro. En la Nochebuena de 1840 tuve la oportunidad de encontrar a un burro muy cargado bajando de la sierra. Sin tener tiempo de bajar del caballo saltando, el animal respingoso empujó con toda su fuerza y botó a mi caballo hacia atrás cerro abajo, de modo que fui lanzado lejos. Diez meses más tarde se me enfrentó el mismo destino que sólo pude evitar al matar al burro de un tiro. El indio negligente, dueño del animal de carga, estaba consciente de la situación precaria, pero no había anunciado su llegada con la llamada de advertencia que suelen emitir los arrieros al entrar en un camino de este tipo; tampoco había parado a su burro pese a mis gritos. Por ello prefirió que arreglara yo la situación y desapareció en el bosque denso sin dejar rastro alguno[1292]*.*

La subida de las prolongadas cuestas seguía siendo muy peligrosa. Para poder superarlas, se transformaban en escaleras:

Los indios colocan piedras grandes a modo de peldaños por largos trechos, aparentemente con la intención de mejorar el camino. Cada peldaño es angosto y dista del siguiente una distancia entre uno y medio y dos pies[1293]*, lo que convierte el uso de estas escaleras, incómodas a caballo, en una empresa sumamente fatigosa. Las mulas sólo pueden colocar dos patas en un peldaño por lo que tienen que saltar con sus pies delanteros desde un peldaño, mientras que los traseros están aún dos peldaños atrás, para poder colocarlos en el de en medio. Durante esta maniobra el animal se estira mucho, lo que obliga al jinete a echarse sobre su lomo, para no caerse con la cabeza hacia delante debido al fuerte tirón.* [...] *Para evitar este suplicio gustosamente seguiría a pie detrás de la mula, pero la naturaleza respingosa de estas criaturas no lo permite sino en raras ocasiones. Algunas se escapan inmediatamente al verse liberadas del jinete y corren a pleno galope hacia abajo al deshacerse del pellón, de las alforjas o aún de la silla. En consecuencia, el jinete tiene que cargarse con todo esto y seguir jadeando hasta que el animal se pare, sea por voluntad propia o por haberse enredado con las riendas sin poder moverse más. Otras se quedan paradas y ni se mueven del lugar hasta que el jinete esté sentado sobre ella* [...].

No menos desagradable son las escaleras en las pendientes empinadas con suelo de lodo que se encuentran a menudo en estas regiones. Las mulas no encuentran un punto fijo alguno para pisar seguro y se resbalan con cada paso. Su instinto admirable, sin embargo, les ha mostrado una salida. Estos animales acercan sus patas traseras a las delanteras, casi como una gamuza

[1290] GENERAL MILLER. "Notice of a journey to the Northward and also to the Eastward of Cuzco, and among the Chunchos Indians, in July, 1835". *Journal of the Royal Geographical Society of London.* Vol. 6. 1836. Pág. 178.
[1291] TSCHUDI, J.J. *El Perú* … Pág. 327.
[1292] TSCHUDI, J.J. *El Perú* … Pág. 327.
[1293] Un pie = 30 cm. La anchura de los peldaños variaba de 40 a 60 cm.

Figura 8.8. Calle de Paucartambo[1294]

Figura 8.9. Salida del sol desde Tres Cruces[1295]

Figura 8.10. Rio Piñi Piñi[1296]

[1294] https://www.rumbosdelperu.com/destinos-largos/16-10-2019/descendiendo-del-cielo-en-transito-por-los-bosques-nublados-de-kosnipata/. Consultada el 21 de julio de 2024.
[1295] https://www.rumbosdelperu.com/destinos-largos/16-10-2019/descendiendo-del-cielo-en-transito-por-los-bosques-nublados-de-kosnipata/. Consultada el 21 de julio de 2024.
[1296] https://www.rumbosdelperu.com/destinos-largos/16-10-2019/descendiendo-del-cielo-en-transito-por-los-

que se prepara para el salto, bajan el tronco trasero y se deslizan, medio parados medio sentados, sobre la escurridiza planicie inclinada con la rapidez de una flecha. Es una sensación fastidiosa deslizarse de esta manera por primera vez. Aun con repeticiones no se pierde el temor ya que no siempre resulta exitoso. Conozco varios ejemplos de casos en que animal y jinete perecieron en este intento. Cuando los arrieros suben sus cargas por estos planos deslizantes tienen que cortar escalones en el suelo blando para que sus animales puedan encontrar el soporte necesario[1297].

Debido a su peligrosidad, los caminos estaban llenos de cadáveres de animales que no se retiraban:

El gran número de animales de carga, víctimas de hambre y de cansancio en estos caminos angostos y profundos, es un gran obstáculo para el viajero ya que suelen cerrar el paso por completo. La mayoría de los caballos y mulas se asustan de sus congéneres muertos. Es muy trabajoso y significa una gran pérdida de tiempo tener que pasar por encima de una docena (o aún más) de cadáveres en un solo día de viaje. Sólo después de haberse reducido a esqueletos por la actividad de los buitres y de las hormigas, los indios los sacan del camino[1298].

Algo más de dos décadas después, en 1865, el camino de Paucartambo a Cosñipata fue recorrido por el naturalista italiano afincado en Perú Antonio Raimondi que dejó una detallada descripción del trayecto y de los tiempos empleados en recorrerlo. Se partía de Paucartambo, a una altitud de 3.000 m aproximadamente. Discurría paralelamente al río sin grandes desniveles hasta Challabamba; aquí, poco antes de llegar a la población, giraba ascendiendo rápidamente hasta los 3.678 m del paso Tres Cruces desde donde ya se divisaba la vertiente amazónica. Desde este lugar, el camino bajaba abruptamente con una cuesta muy larga y peligrosa hasta alcanzar los 800 m de altitud de Cosñipata a partir de la cual el perfil del terreno se volvía mucho más suave descendiendo hasta los 620 m de Pilcopata.

La distancia de Paucartambo a Tres Cruces era de 35 km y de aquí a Cosñipata, 56; es decir 91 km en total[1299]. Cubrir este camino sobre mulas llevaba 20 horas aproximadamente, de las cuales siete se empleaban en llegar de Paucartambo a Tres Cruces y las otras trece en bajar de aquí a Cosñipata. La vuelta demoraba un poco más empleando unas 14 horas hasta Tres Cruces y seis y media desde aquí a Paucartambo. En el trayecto de entrada a los yungas se hacía noche en el camino, después de pasar Tres Cruces, o antes de llegar a dicho paso si era a la salida. A este tiempo había que añadirle el que se tardaba en llegar desde las distintas haciendas cocaleras a Cosñipata o restarle si estaban más cerca, a la entrada del valle. La velocidad media, montado en mula, era de unos 4,5 km/h. En algunos tramos hechos a pie, con recuas de mulas, bajaba a 1,5 km/h[1300].

La entrada a los cocales de Callanga se realizaba mediante un ramal inca desde las cercanías de Chimur y Chinchibamba que cruzaba la cordillera de Paucartambo. En la puna, el camino tenía un tramo sobre elevado para cruzar una zona encharcada. El fondo de la garganta de Callanga se alcanzaba mediante un prolongado y muy inclinado descenso cuyo recorrido llevaba seis horas, bajando desde los 3.300 m a los 1.500 m. Esta fue la ruta utilizada en 1542 por la expedición de Pedro de Candia que alcanzó el río Alto Madre de Dios. Por este camino salieron grandes

bosques-nublados-de-kosnipata/. Consultada el 21 de julio de 2024.

[1297] TSCHUDI, J.J. *El Perú* ... Pág. 328.

[1298] TSCHUDI, J.J. *El Perú* ... Págs. 328-329.

[1299] HASSEL, J.M. "Informe del Jefe de la Comisión exploradora del Alto Madre de Dios, Paucartambo y Urubamba por la vía del Cuzco, 1904". *Últimas exploraciones ordenadas por la Junta de Vías Fluviales*. Lima. 1907. Págs. 321-322. Aunque estos trayectos se hicieron a comienzos del siglo XX, los caminos y medios eran los empleados durante la época virreinal por lo que distancias y tiempos debieron ser muy semejantes.

[1300] HASSEL, J.M. "Informe del Jefe de la Comisión ...". Pág. 324. La velocidad difería grandemente si se iba montado en la mula o se caminaba a pie llevándola de las riendas.

cantidades de coca desde Callanga y Piñi Piñi (Toayma) durante un siglo después de la llegada de los españoles a la zona. Cuando los cocales de Callanga paralizaron su actividad por falta de mercado, con escaso tráfico y sin mantenimiento, el sendero Chinchibamba-Callanga llegó a estar parcialmente interrumpido por árboles caídos, deslizamientos, caída de rocas y por la invasión de la vegetación selvática, desapareciendo en el siglo XVIII en algunos puntos. Su redescubrimiento data del tiempo de auge del caucho amazónico, cuando un grupo explorador auspiciado por el gobierno peruano buscó nuevas conexiones para el transporte entre la sierra y la cabecera de los ríos navegables de la selva. Una expedición dirigida por Ramón Chaparro en 1894 encontró accidentalmente el sendero en el valle de Callanga que unos años más tarde recorrió Hassel, el cual lo describió como descuidado pero bien preservado[1301].

Los caminos a otras zonas cocaleras menores del Cuzco siguieron la misma suerte que los anteriores. El viajero francés Eugene de Sartiges, relatando su viaje entre Cuzco y Lima realizado hacia 1840, describía el recorrido entre Soray y la hacienda de Huadquiña, cerca de Santa Ana, en el valle del Urubamba, mostrando la peligrosidad de ciertos pasos y las precauciones que debían tomarse para evitar los accidentes provocados por el cruce de las recuas:

> *Si los paisajes entre Soray y Huadquiña son de una belleza y de una grandeza sin igual, el camino en cambio es detestable. Sea que se suba o se baje, el sendero está formado por escalones desiguales tallados en la roca. En muchos sitios esa escalinata se despliega entre paredes de rocas cortadas a pico y profundos precipicios. Las aguas que se filtran a través del granito hacen las gradas de la escalinata brillantes como el hielo, y a pesar de todo es preciso avanzar. Más de una vez, no obstante la experiencia que tenía de los malos caminos del Perú, quise echar pie a tierra, pero por no poder caminar libremente me vi siempre obligado a montar en mi mula y confiarme a su admirable instinto. Dos recuas de mulas jamás se encuentran en esos peligrosos pasos sin que alguno de aquellos animales se precipite al abismo. Asimismo, los arrieros que entran en estos desfiladeros tienen la precaución de lanzar fuertes gritos para señalar la proximidad de su recua a las otras caravanas que pudieran venir en sentido contrario. Aquella recua que está más alejada se detiene entonces y se coloca al borde del camino en espera de que la otra haya atravesado el desfiladero. Es el único medio de evitar los accidentes de que muy a menudo es teatro esta parte de las cordilleras*[1302].

8.6.2.2. Camino Paucartambo-Chimur-Amparaes-Calca-Cuzco

Este camino fue la principal ruta hasta que la vía Pisac-Paucartambo la reemplazara en el siglo XVIII. Partía del pueblo de Paucartambo (3.040 m) y recorría el río del mismo nombre hacia el NO, por la orilla derecha, en dirección a Challabamba, Pilco (en donde también existían almacenes de coca) y Acobamba (Figura 8.11). Unos 8 km al norte de esta localidad y a unos 50 de Paucartambo, atravesaba el río por el puente de Chimur-Bombón, poblaciones situadas una frente a otra, ya en la orilla izquierda; este puente fue citado por Felipe Guaman Poma de Ayala que lo presentó como una de las grandes pasarelas incas de crisneja[1303]. Ubicado a 2.440 m de altitud y a 85 m sobre el nivel del río, tenía 16 m de longitud y 1,5 m de anchura. Para las personas que llegaban desde Calca, Chimur era un enlace pequeño pero crucial, pues de allí partían los distintos senderos que llevaban a los cocales de Hualla-Lacco, Callanga, Tono o Cosñipata.

Hacia Cuzco, en dirección oeste, desde Chimur la ruta ascendía más de 1.000 m, cruzaba la divisoria de aguas, entraba en el valle de Amparaes y bajaba a la población del mismo nombre tras 25 km de recorrido. Amparaes tenía un tambo donde los viajeros que iban de Calca a la jungla

[1301] GADE, D.W. *Nature and culture in the Andes.* Madison. 1999. Pág. 149.
[1302] SARTIGES, E. Viaje a las repúblicas de América del Sur. Lima. 1947. En *APARICIO, M.J. De Vilcabamba a Camisea. Historiografía de la provincia de La Convención.* Cuzco. 1999. Págs. 183-184.
[1303] Crisneja: Soga hecha de fibras vegetales.

hacían noche. Unas importantes ruinas atestiguan que el sitio constituyó un notable asentamiento inca. Localizado cerca del cruce de varios caminos y teniendo abundantes pastos, fue un lugar ideal para la cría de animales de carga y así ocurrió durante el período virreinal, momento en el que allí fueron vendidas un gran número de llamas.

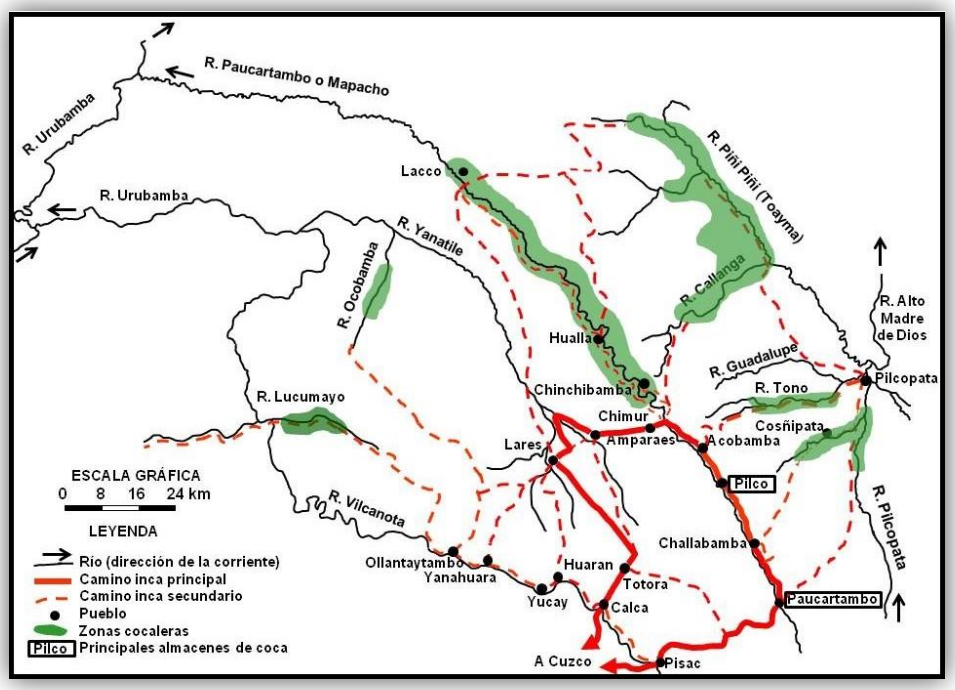


Figura 8.11. Red de caminos incas que comunicaban Calca y Pisac con los yungas cocaleros de Cuzco

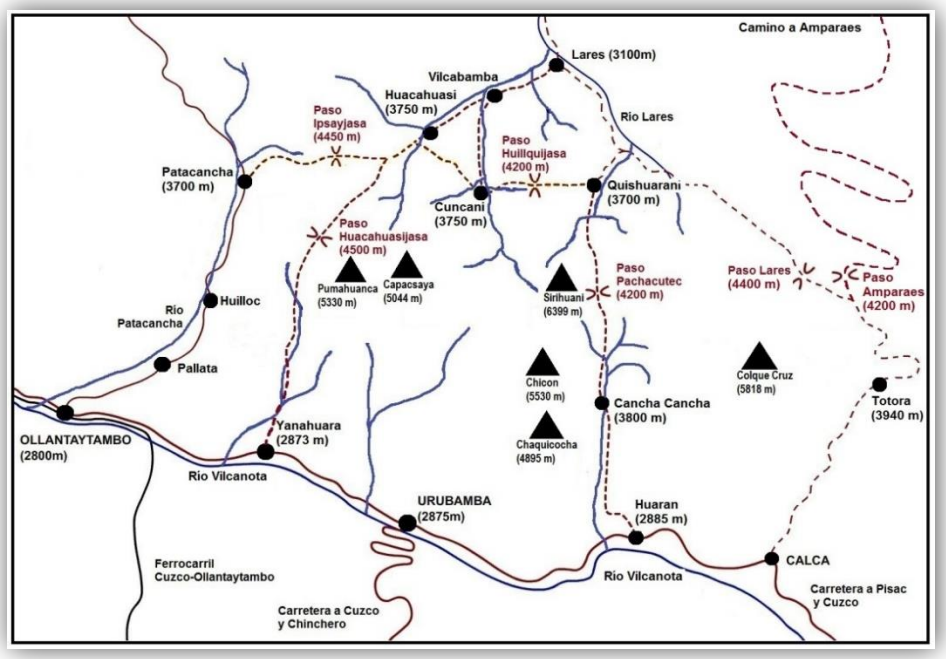


Figura 8.12. Red de pasos de la cordillera Vilcanota

A continuación (Figura 8.12) el camino ascendía para atravesar la cordillera Vilcanota por el paso de Amparaes (4.200 m) descendiendo seguidamente al pueblo de Totora (3.940 m). Aquí, los caminantes podían beneficiarse de los manantiales termales existentes en las inmediaciones del

lugar, en donde los domingos por la mañana se reunían los jóvenes de las poblaciones vecinas para bañarse y asearse antes de acudir al mercado de Calca a fin de abastecerse de alimentos para toda la semana. El viaje continuaba descendiendo por el valle del río Cochoc hasta llegar a Calca (2.970 m).

De Amparaes a Calca se invertía una jornada completa. Este último fue un sitio clave en el camino a los campos de coca. A la ida los viajeros a los yungas paraban allí, en la huaca de Kumurumiyoq, para pedir protección divina contra las enfermedades tropicales de los cocales. Desde Amparaes una variante del camino discurría en dirección al pueblo de Lares tomando rumbo río abajo, por la derecha; cuando encontraba la corriente del río, lo cruzaba cambiando bruscamente de dirección hacia el SE ascendiendo hasta el collado de Siwinga (3.450 m) situado en la divisoria de ambos ríos, punto en el que giraba bajando a la citada población de Lares (3.100 m). Desde aquí, la cordillera Vilcanota podía atravesarse por numerosos pasos aunque todos ellos eran de gran altitud (ver Figura 8.12). El camino más corto a Calca tomaba rumbo al SE, comenzando la ascensión de la cordillera que se atravesaba cruzando sucesivamente por los collados de Alaqpay (3.600 m) y Lares (4.400 m), poco después del cual encontraba la senda que venía de Amparaes.

En Calca los viajeros que hacían el recorrido a los yungas practicaban una antigua costumbre para protegerse de las plagas de mosquitos y otros insectos peligrosos que se iban a encontrar en ellos y que les provocaban graves enfermedades. Para asegurar simbólicamente su salud, destruían insectos machacándolos contra una peña existente cerca de los manantiales, en la que, con el tiempo, se habían creado numerosas cavidades ocasionadas por el constante golpeteo de la roca. De ahí su nombre de Chuspitacana, o peñón donde se golpean las moscas.

Para llegar a Cuzco, a la salida de Calca en dirección SO, la ruta cruzaba el río Vilcanota, ascendía la divisoria con el valle de Cuzco por la cañada de Sacllo, la coronaba y bajaba hacia Pucamarca para llegar finalmente al antiguo Templo del Sol o Coricancha, punto de origen de la red de caminos incas. La longitud de la etapa Calca-Cuzco era de unos 50 km, y la del viaje directo Paucartambo-Cuzco, sin pasar por Lares, de 170 km aproximadamente.

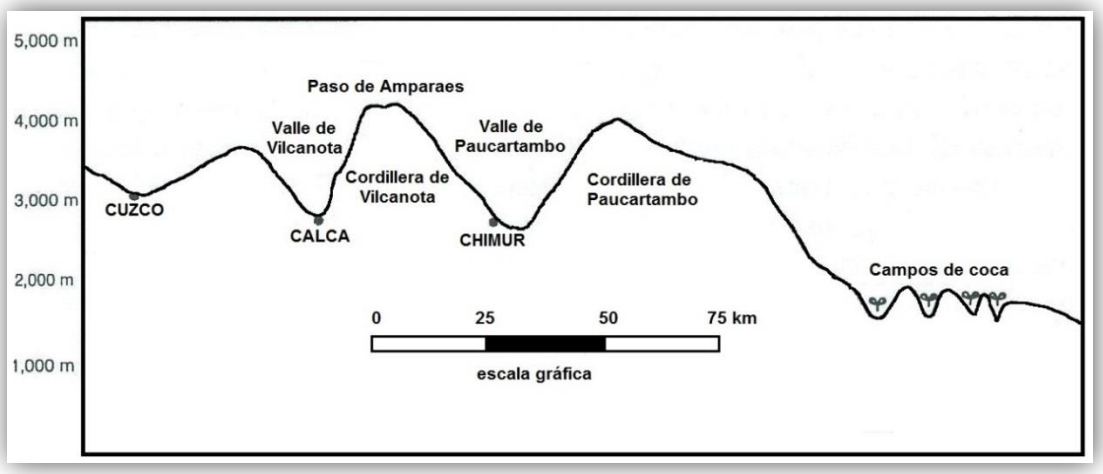


Figura 8.13. Perfil del camino entre Cuzco y los cocales yungueños de Callanga por Calca

El perfil de este camino era muy montuoso, como muestra la Figura 8.13[1304], que representa su traza entre Cuzco, Calca, Chimur y los cocales yungueños de Callanga.

[1304] GADE, D.W. *Nature and culture* ... Pág. 143. Modificada.

8.6.2.3. Camino Paucartambo-Colquepata-Pisac-Cuzco

El camino de Paucartambo por Pisac era mucho más directo (Figura 8.14). Partía del pueblo (3.040 m) en dirección a poniente, cruzando el río por el puente virreinal. Siguiendo los arroyos Quencomayo y Quesques ascendía hasta el pueblo de Colquepata y, posteriormente, hasta el collado de Colquihuarcuna (4.260 m), lugar que divide las aguas que bajan al río Paucartambo y al Vilcanota. El camino comenzaba a descender hacia la hacienda Chahuaytiri y la aldea de Cuyo, bajaba por el valle del río Chongo y, finalmente, llegaba a Pisac (2.910 m) tras un recorrido de 50 km y 10 h de viaje en caballería. Cuando se hacían algunos tramos a pie o en malas condiciones, la velocidad podía descender a 2-3 km/h y la travesía prolongarse 16 horas[1305]. Desde aquí, el sendero cruzaba el río Vilcanota, ascendía por la quebrada de Huancalle o Taray, coronaba el puerto de Chitabamba (3.795 m) en la divisoria entre los valles de Cuzco y Vilcanota, y descendía en dirección a la antigua capital imperial hasta que finalizaba en el templo de Coricancha. La longitud de esta segunda etapa era de unos 30 km. Por tanto, el recorrido Paucartambo-Pisac-Cuzco era de 80 km, prácticamente la mitad que por Calca.

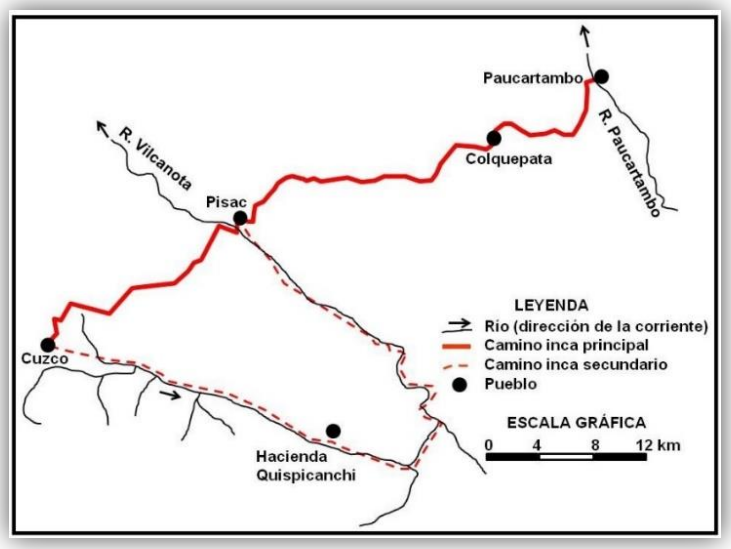


Figura 8.14. Camino Paucartambo-Cuzco por Colquepata y Písac

8.6.2.4. Caminos de los yungas de La Paz

En los yungas de La Paz, las principales vías de entrada y salida a los cocales utilizados durante la época virreinal fueron cuatro[1306] (Figura 8.15)[1307], con independencia de que existieran muchas otras de menor importancia de las cuales, en lo que afecta a la hoja de coca, la más importante era la del valle de Songo (Figura 8.16)[1308]:

- Camino de La Paz a Coroico (Camino del Choro).
- Camino de La Paz a Yanacachi y Chulumani (Camino Takesi).
- Camino de La Paz a Chicaloma, con derivaciones a Chulumani e Irupana (Camino Yunga Cruz). Tiene la primera parte común con el anterior, hasta el este de Entre Ríos.

[1305] HASSEL, J.M. "Informe del Jefe de la Comisión … Págs. 319-320.
[1306] (1) SAIGNES, T. *Los Andes orientales* … Pág. 293; (2) SOUX, M.L. *La coca liberal*. La Paz. 1993. Pág. 127.
[1307] Autor sobre base de Google Earth.
[1308] Autor sobre base de Google Earth.

- Camino de La Paz a Pasto Grande e Irupana (Camino Chunga mayu). Tiene una primera parte común con el anterior.

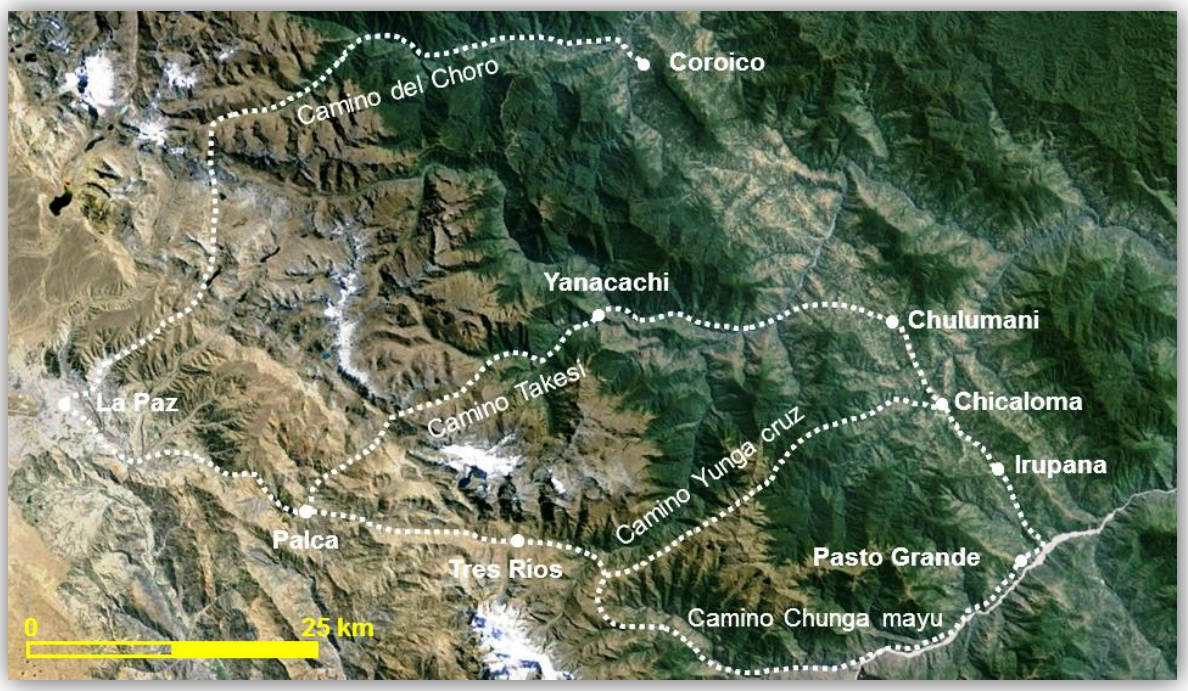


Figura 8.15. Caminos de entrada a los yungas de La Paz

Todos ellos comunicaban La Paz con los principales valles y localidades cocaleras ubicadas al oriente de la capital, como son Coroico, Chulumani, Chicaloma e Irupana. Se trata de caminos abiertos por la cultura Tiwanaku que fueron mejorados posteriormente por los incas y usados por éstos y los españoles.

Es bien sabido que esta cultura construyó una amplia red vial que conectaba su capital, ubicada en la puna a orillas del lago Titicaca, con los lugares periféricos de gran producción agrícola situados tanto en la cordillera andina como en los yungas y la costa del Pacífico; estos dos últimos suministraban a la capital importantes remesas de alimentos que no se podían obtener en el altiplano, a 4.000 m de altitud. De esta amplia red sobresalen 11 tramos con una longitud aproximada de 4.030 km, entre los que se encuentran los cuatro citados. Afortunadamente, hoy día mantienen buena parte de su traza debido a su aprovechamiento turístico. Otros caminos tiwanacotas llevaban al valle de Cochabamba, a los valles lejanos de Moquegua e Ilo en el Perú, así como a Arica y a San Pedro de Atacama, en Chile. Tiwanaku desapareció súbitamente en el siglo XII sin que se conozcan las causas[1309].

Precisamente, la utilización turística de estas vías ha permitido que determinadas empresas, como Wikiloc, publiquen sus ofertas incluyendo la traza de la senda que los visitantes van a recorrer[1310], de manera que constituye una ayuda para reconstruir, con otras informaciones directas o indirectas, el recorrido completo del camino, siquiera aproximadamente a la escala de trabajo de este estudio.

[1309] ESTEVEZ, J. "Qhapaq Ñan Bolivia. La red vial prehispánica de Bolivia". *Revista Qhapaq Ñan Bolivia.* Año 1. Nº 1. 2007. Sin paginar.
[1310] (1) https://es.wikiloc.com/rutas-senderismo/el-choro-camino-del-inca-13204096; (2) https://es.wikiloc.com /rutas-senderismo/takesi-camino-del-inca-9281747; (3) https://es.wikiloc.com/rutas-senderismo/yunga-cruz-chunavi-laguna-kasiri-chulumani-18010960. Consultadas el 21 de julio de 2024.

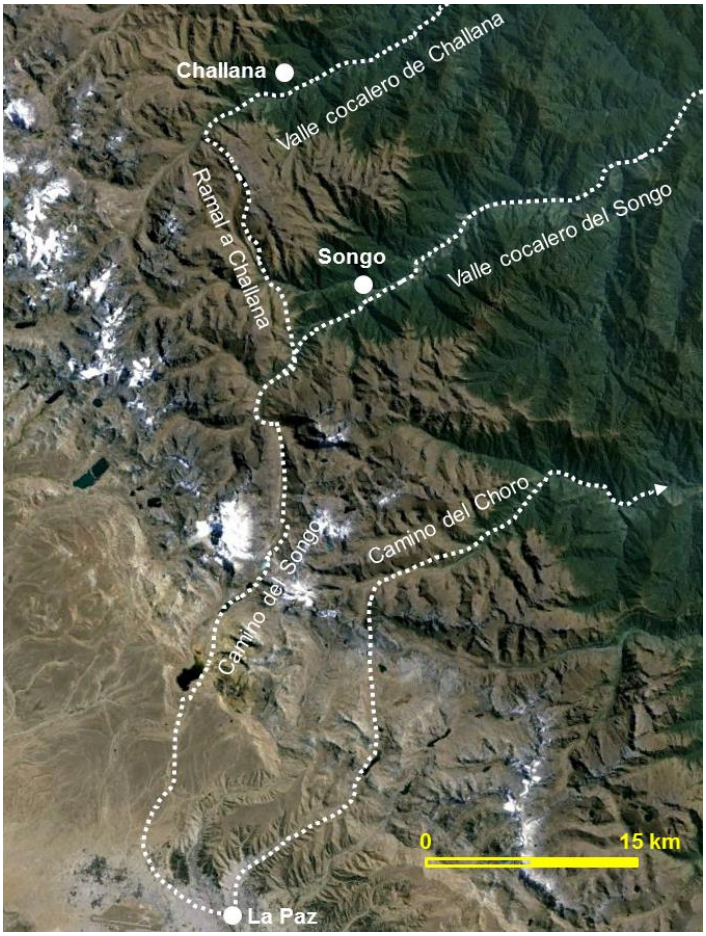


Figura 8.16. Camino al Songo

Otros cocales de gran importancia fueron los ubicados en el repartimiento de Songo, formados por tres valles cocaleros denominados Songo, Challana y Chacapa. La citada Figura 8.16 representa el acceso a los dos primeros desde La Paz. En ella se ha añadido el tramo inicial del Camino del Choro a los yungas de Chulumani como referencia espacial.

En cuanto a la descripción de los caminos de los yungas de La Paz, el más estudiado es el Takesi que conduce a Chulumani. La Figura 8.17[1311] representa un tramo del mismo, concreta- mente el más significativo y mejor conservado. La distancia representada es de 45 km que se cubría en unas catorce horas. Discurre entre La Ventilla (3.800 m de altitud) y Yanacahi (1.800 m), pasando por el puerto (abra) Takesi (4.640 m). Sin embargo, pese a la importancia de los yungas del oriente de La Paz, los senderos que más se reseñan en la época virreinal son los que llevan a Songo. Una descripción de estas vías de acceso a los cocales se debe a los frailes

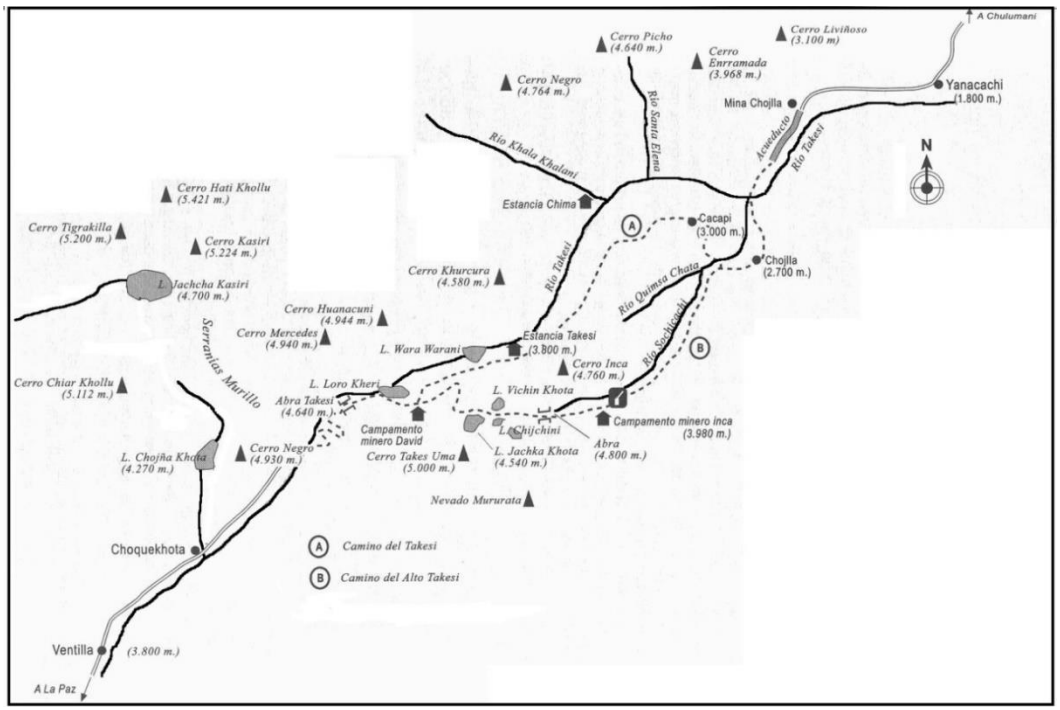


Figura 8.17. Tramo del Camino Takesi

[1311] GONZÁLEZ, V. *Bolivia.* Barcelona. 2007. Pág. 191. Modificada. Págs. 189, 190, 192, 193.

agustinos Antonio de la Calancha y Bernardo de Torres (1643), que relatan la situación del camino hacia las plantaciones y los accidentes que sufrían los animales al menor descuido (Figura 8.18)[1312]:

> *Siendo corregidor de Larecaja Don Bartolomé Peñafiel* [...] *salió para poner en ejecución lo que había determinado de los yungas de Songo y Challana, que pertenecen a aquel corregimiento, y donde a la sazón asistía. Los caminos por donde se entra y sale a aquellos yungas son de los más ásperos y peligrosos que tiene la cordillera de los Andes, como es notorio a cuantos los cursan. Venía, pues, este caballero caminando por la ladera de una laja altísima, cuya profundidad se perdía de vista. Era la senda una vereda tan angosta que apenas podían caminar las mulas sin ser posible volverlas atrás ni revolverse. Detrás de él venía un compañero, y más arriba de esta senda, en otra que pasaba por cerca de la cima de la laja y ladera, caminaba también una mula con unas petacas. A ésta se le fueron los pies, y vino rodando hacia la parte por donde el corregidor y su compañero caminaban, tan derecha sobre ellos que era forzoso llevárselos por delante y que todos se hiciesen mil pedazos en aquel guaico profundo y tenebroso.* [...] *La mula que se despeñaba se atravesó por la barriga en una punta de peña que salía de la laja, y suspendida allí con los dos extremos en el aire, dio lugar a que el corregidor y su compañero pasasen del lugar peligroso y estrecho.* [...][1313].

Figura 8.18. Bajada de las mulas por las cuestas

Las mulas que se utilizaban en la saca de la coca paceña a los almacenes eran muy cotizadas y recibían el nombre de yungueras.

En la visita pastoral que realizó Juan Queipo de Llano, obispo de La Paz, a su diócesis en 1684 decía de los caminos de entrada a los yungas cocaleros paceños:

> […] *se entra por caminos en que hay repetidos y continuos pasos que no se pueden andar en mula por lo áspero y estar dispuestas en algunos despeños escaleras de piedras sobre empalizadas que aun pasándolas a pie han sucedido muchos precipicios por cuya causa no han entrado a estos parajes los señores obispos que desde el señor don Martín de Velasco y Molina lo han sido de este obispado*[1314].

[1312] SERRERA, R.M. *Tráfico terrestre* ... Pág. 97.
[1313] CALANCHA, A.; TORRES, B. *Crónicas agustinianas del Perú.* Tomo I. Madrid. 1972. Págs. 594-595.
[1314] Testimonio de lo obrado en la visita de la diócesis de La Paz por su obispo don Juan Queipo de Llano y Valdez. 20 de noviembre de 1684. En *MAURTÚA, V.M. Juicio de límites entre el Perú y Bolivia. Contestación al alegato boliviano.* Vol. 7. Buenos Aires. 1907. Pág. 43.

A pesar del estado del camino y de su mala salud, el obispo pasó por él para administrar a los indios el sacramento de la Confirmación y para dar ejemplo a los curas y a los obispos que le sucedieran y demostrarles que se podía entrar a esas zonas tan mal comunicadas.

No tuvo la misma suerte el animoso Queipo de Llano en su tercera visita pastoral al obispado de La Paz de 1690-1691, pues no pudo acceder a los valles de Songo, Challana y Simaco, de manera que los curas de estas doctrinas tuvieron que salir hasta el Santuario de las Peñas, cerca de Pucarani, para presentarle los libros de sus iglesias. Posiblemente debido a que la visita se inició recién acabada la temporada de lluvias, las razones fueron:

> […] *estar en medio la cordillera de la nieve y no haberse podido (por estar cerrada y haber mucha distancia y ser caminos de gran peligro de despeños) entrarse a mulas*[1315].

Los caminos de entrada de los pueblos a los cocales tampoco estaban bien por ser:

> […] *tierra impenetrable que es necesario andarla a pie por ríos, peñascos y barrancos*[1316].

Otro obispo de La Paz, Gregorio Francisco Campos, en 1769, volvía a incidir en los malos y peligrosos senderos de los yungas. Con menos coraje que su antecesor Queipo de Llano, comentando el camino cuesta abajo desde la serrana Sorata a las minas auríferas de la tropical Tipuani, cercanas al Songo, decía:

> (De Sorata a Tipuani) *hay seis días de muy áspero camino, tanto que las cargas las entran a hombros de indios y en muchos parajes de él es preciso andarlo a pie los traficantes, por cuya razón no me determiné en las dos visitas que he hecho a pasar personalmente al expresado mineral*[1317].

Más adelante, relatando la entrada al pueblo de Songo, indicaba:

> *El pueblo de Songo* […] *está en tal disposición que para entrar a él es necesario hacer viaje de propósito porque no tiene inmediata comunicación con pueblo alguno, y menos con su confinante Challana, siendo igualmente preciso para pasar a los dos, transitar cuatro veces la cordillera, dos de entrada y dos de salida. Comienza su jurisdicción desde lo alto de ella, desde donde al pueblo de Cañaviri, que es su primer añejo, hay cinco leguas de distancia.* […] *De éste* […] *al pueblo principal median siete leguas de malísimo camino por ser todas las cuestas de piedra, que llaman vulgarmente escaleras, de las cuales algunas es forzoso andarlas a pie por los precipicios que hay en ellas* [...]. *Todo este partido es de caminos ásperos, y algunos lo son en tanto grado que no pueden andarse a mula, con cuyo motivo es sumamente dificultosa la entrada y no de poca dilación*[1318].

Los caminos del vecino valle cocalero de Challana también estaban igual de mal, *ásperos y doblados, que no pueden andarse sino a pie con muchas penalidades*[1319].

El acceso a otros lugares cocaleros ubicados más al sur de Irupana, como Suri, podía realizarse por dos vías: la ya conocida de La Paz a Irupana, continuando hacia el SE por los ríos Miguilla y Cañamina o, alternativamente, desde el camino general La Paz- Oruro, tomando en

[1315] Carta del Arzobispo de La Plata, don Juan Queipo de Llano y Valdés, a S.M. acompañando testimonio de la tercera visita que, como Obispo de La Paz, hizo a su diócesis, antes de su promoción al Arzobispado. 18 de mayo de 1696. En *MAURTÚA, V.M. Juicio de límites entre el Perú y Bolivia. Prueba peruana.* Vol. 11. Barcelona. 1906. Pág. 242.
[1316] Carta del Arzobispo de La Plata, don Juan Queipo de Llano … Pág. 242.
[1317] Descripción de la diócesis de La Paz hecha por su obispo don Gregorio Francisco Campos en cumplimiento de la real cédula de 1 de junio de 1765. 17 de junio de 1769. En *MAURTÚA, V.M. Juicio de límites entre el Perú y Bolivia. Contestación al alegato boliviano.* Vol. 7. Buenos Aires. 1907. Pág. 89.
[1318] Descripción de la diócesis … Págs. 90-91.
[1319] Descripción de la diócesis … Pág. 91.

Konani (o un lugar próximo) el desvío hacia levante que conducía a Quime, Inquisivi y, finalmente, por la ruta citada en primer lugar, en dirección NO, hasta Suri (Figura 8.19)[1320].

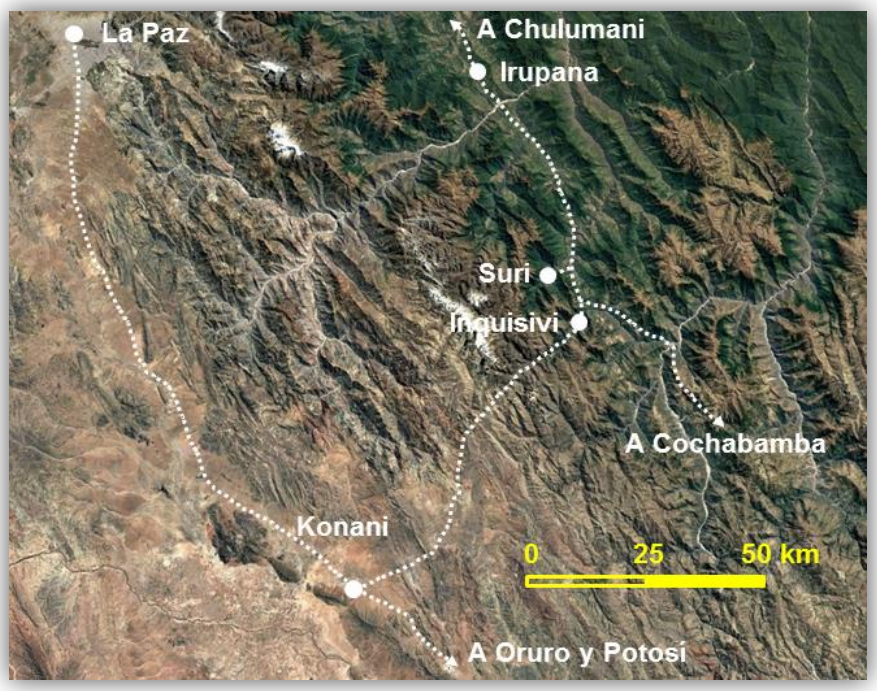


Figura 8.19. Accesos a los cocales de Suri

Además de los caminos principales descritos, la región estaba surcada de numerosos ramales secundarios, dentro de las haciendas cocaleras; estas vías de carácter privado, a finales del siglo XVIII despertaron la desconfianza de los gobernantes considerando que, circulando por ellas, se podía incentivar el contrabando[1321].

8.6.2.5. Caminos de los yungas de Cochabamba

Los yungas de Cochabamba contienen fértiles tierras agrícolas. En ellos se conocen restos de la cultura Tiwanaku que, entre otros elementos, comprenden fragmentos de las vías que permitían el acceso a las zonas de cultivo. Aunque no existe evidencia empírica, se cree que dicha cultura fue la responsable de la construcción de la mayor parte de los caminos formales desde el lago Titicaca hacia los valles, entre ellos los de Cochabamba. Cuando los incas conquistaron el territorio cochabambino, gran parte de ellos se hallaban habilitados[1322].

Les guiaba un doble objetivo: el principal, cultivar maíz, para lo cual construyeron un complejo sistema de establecimientos estatales: caminos, tambos, centros de almacenamiento, etc., y también coca; en segundo lugar, asegurar la defensa de la frontera del imperio frente a los indios amazónicos mediante 44 fortalezas, la más importante de las cuales fue la de Incallajta, en el valle de Pocona[1323]. De hecho, durante la última fase de dominación de los cuzqueños, el territorio constituyó la línea fronteriza con el pueblo chiriguano (guaraní); para protegerlo, los incas

[1320] Autor sobre base de Google Earth.
[1321] LEMA, A.M. *Production et circulation de la coca en Bolivie …* Pág. 478.
[1322] SÁNCHEZ, W. *Inkas, flecheros y mitmaqkuna. Cambio social y paisajes culturales en los Valles y en los Yungas de Inkachaca/Paracti y Tablas Monte (Cochabamba-Bolivia, siglos XV-XVI)*. Upsala. 2008. Pág. 107.
[1323] SÁNCHEZ, W. *Inkas, flecheros …* Pág. 22.

trasladaron allí mitimaes de distintas procedencias a los que, además, dedicaron a cultivar la feraz tierra, al igual que hicieron en zonas conquistadas similares situadas más al norte, en las que implantaron chácaras de coca (Figura 8.20)[1324], de la cual se dice que llevaron la semilla a los yungas de La Paz[1325]. Este carácter fronterizo se mantuvo en la época virreinal.

Figura 8.20. Idealización del trabajo en los cocales de Totora en el siglo XVI

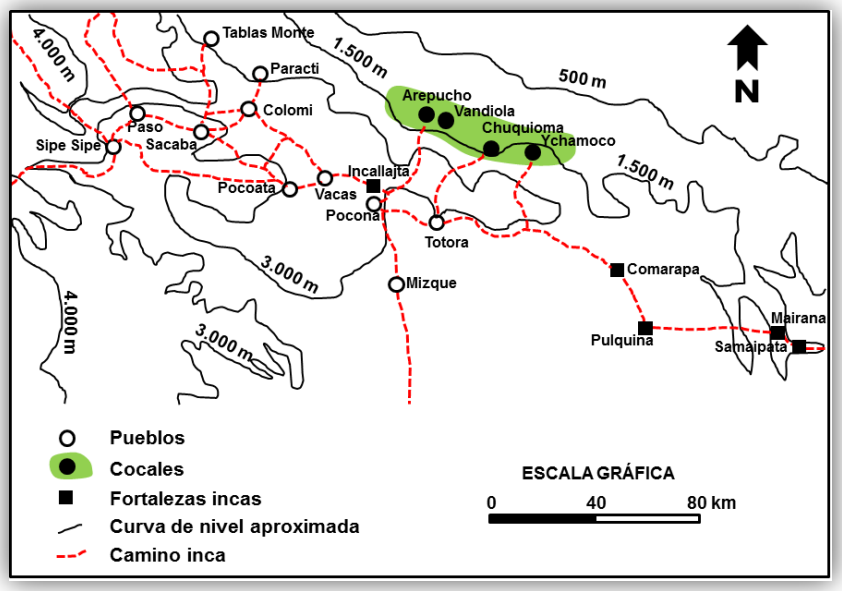


Figura 8.21. Cocales de Pocona y Totora

Durante la misma, los yungas de Cochabamba se dividían en cuatro zonas, tal como indica la Figura 8.21[1326], más una quinta situada más al norte, Yuracaré, muy alejada de las anteriores, que no se analiza. La mayor productora de coca fue principalmente la de Chuquioma, situada a unos 30

[1324] POMAR, S. "Charkas de Totora en el siglo XVI". En *BEHOTEGUY, G. Totora: dinámicas de producción cocalera y estrategias de la homogenización cultural. Thakhi MUSEF*. Nº 4. 2021. Pág. 30.
[1325] SORIA, W. "Rasgos históricos sobre la provincia de Totora, 1916".Totora (Cochabamba). 1998. Pág. 18.
[1326] Basada en SÁNCHEZ, W. *Senderos del poder. Redes viales e interacciones entre los valles, la puna y los yungas de Cochabamba*. Figura 3.2. www.saberesbolivianos.com/investigadores/Sanchez/Sanchez Senderos.pdf. Consultada el 14 de febrero de 2014. Muy modificada.

km al este de Totora; la hoja se cultivó en mucha menor medida en los otros valles, como Arepucho, Ychamoco y Vandiola, debido a su mayor lejanía e insano clima. Un documento de 1820 redactado por el padre La Cueva señalaba que la ventaja de Chuquioma frente a los yungas situados más al norte se debía a que el ecosistema cocalero se encontraba a apenas 5 leguas de sus límites externos orientados al valle (Totora), mientras que en los otros era preciso adentrarse distancias mucho mayores en la montaña para encontrarlos; a esta circunstancia atribuía el sacerdote el desarrollo de Chuquioma[1327]. Este valle fue conocido genéricamente tanto por su propio nombre como, según la época, por yungas de Pocona o de Totora.

La citada Figura 8.21 muestra la situación aproximada de los caminos, inicialmente construidos por gentes de la cultura Tiwanaku, que fueron recuperados por los incas y, posteriormente, empleados por los españoles. Con un cierto detalle sólo se ha podido reconstruir el que comunicaba Totora con Chuquioma, plasmado en la Figura 8.22 [1328].

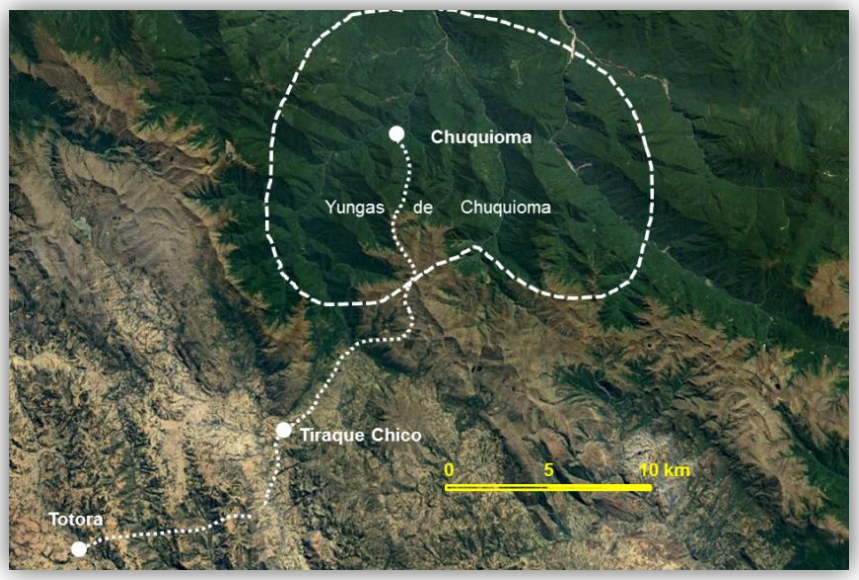


Figura 8.22. Camino de Totora a Chuquioma

En la misma se ha señalado el contorno aproximado de los yungas de Chuquioma dentro del ecosistema apto para el cultivo de coca. También se ha posicionado una pequeña aldea homónima situada donde, posiblemente, estuvo la casa de la hacienda virreinal, ubicada cerca de otros dos asentamientos denominados Teja Huasi y Potrero. La traza probable del camino que lleva a ella se ha estimado a partir de los múltiples datos discontinuos de sendas que se han identificado sobre la fotografía aérea de Google Earth; sin embargo, debe entenderse que es una mera aproximación y tomarse con las precauciones debidas. Igualmente se ha identificado la posición de un lugar denominado Tiraque Chico, que no es la población que se conoce tradicionalmente con el nombre de Tiraque, situada 80 km al NO; hasta allí sacaban los indios los cestos para su encomendero[1329]. Su distancia a la posición de la aldea de Chuquioma es de unos 25 km, que viene a coincidir con la longitud de la cuesta que era necesario superar para salir de los yungas hasta el citado punto, que

[1327] SÁNCHEZ, W. *Inkas, flecheros*…Pág. 61.
[1328] Autor sobre imagen de Google Earth.
[1329] RÍO, M. "Los tesoros de los mallku de Pocona y Totora en el siglo XVI". *Chungará.* Vol. 42. Nº 1. 2010. Figura 1. Pág. 202.

era de 4 leguas (22 km). En la visita que se hizo al territorio en 1556, quedaron registrados algunos detalles del almacén:

> […] *fue al asiento de Tiraque, donde es el depósito de la coca que del dicho valle de los yungas se saca; los dichos caciques dicen tener sembrados sus ajíes y algodones, y tener en ellos algunos indios que los guardan, en el cual visto y visitado por vista de ojos se hallaron 12 casos. En el cual visto y visitado por vista de ojos se halló en una casa un principal, que se dice don Francisco Chaucane, con dos mujeres suyas, que ordinariamente reside en el dicho asiento, y asimismo se hallaron en el dicho depósito de la coca que sacan para su encomendero los indios casados que son camayos del dicho depósito, y en tres casas de los caciques que tienen en el dicho asiento de Tiraque para la guarda de la coca que de sus chácaras allí se trae, y para en guarda de algún maíz que para los indios que van a la mita allí tienen tres hombres casados con sus mujeres e hijos y dos mujeres solteras, la una de ellas con dos hijas muchachas y once mujeres viejas. Los cuales dichos camayos que arriba están dichos, que los dichos caciques tienen para en guarda de la dicha su coca, tienen don Hernando Turumaya, dos; el dicho don Juan Jarajuri, otros dos; el dicho don Pedro Chirima, uno; el dicho don Pedro Cayo, otros dos; el dicho don Tomás, otros dos*[1330].

Figura 8.23. Camino entre Arepucho y San Pedro

La distancia entre Chuquioma y Totora se cubría en tres días; se hacía a pie debido al mal estado del camino que obligaba a que la coca fuera sacada a hombros de los indios. Esta ruta, de hasta 3 m de anchura en algunas zonas, estaba empedrada en algunas partes, lo mismo que el camino a Arepucho, que se ha comprobado que continúa hacia los yungas del actual San Pedro, Icuna y Antahuaqana (Figura 8.23)[1331], empedrado y con una anchura de hasta 1,5 m; posiblemente conectara Arepucho con Chuquioma. Lo que se conoce sobre la vialidad prehispánica en la zona muestra la existencia de un complejo sistema de caminos, ya desde la cultura Tiwanaku, que conectaba el altiplano y los valles con los yungas, y que posteriormente los incas repararon y ampliaron[1332].

8.7. El transporte regional

La segunda etapa del circuito de la coca consistía en trasladarla desde los almacenes de la sierra hasta los centros de consumo, que eran básicamente los espacios indígenas y, principalmente, los asientos mineros, con Potosí a la cabeza[1333]. Aquí se tratará sólo del segundo de

[1330] RAMÍREZ, M. (Ed.) "Visita a Pocona (1557)". *Historia y cultura*. Nº 4. Lima. 1970. Pág. 304.
[1331] SÁNCHEZ, W. *Senderos del poder*… Figura 3.3.
[1332] SÁNCHEZ, W. *Inkas, flecheros*…Págs. 115-116, notas 25, 26.
[1333] GLAVE, L.M. *Trajinantes* … Págs. 65-66.

ellos. A diferencia del caso anterior, la ruta era larga y discurría por caminos mayoritariamente situados en la sierra, sin los inconvenientes de la vegetación y el calor. Aunque las condiciones de trabajo mejoraron con el tiempo, los caciques y los empresarios del transporte propietarios de las recuas explotaron frecuentemente la fuerza laboral indígena, obligándola a enrolarse en los largos viajes a la Villa Imperial a cambio de salarios muy reducidos.

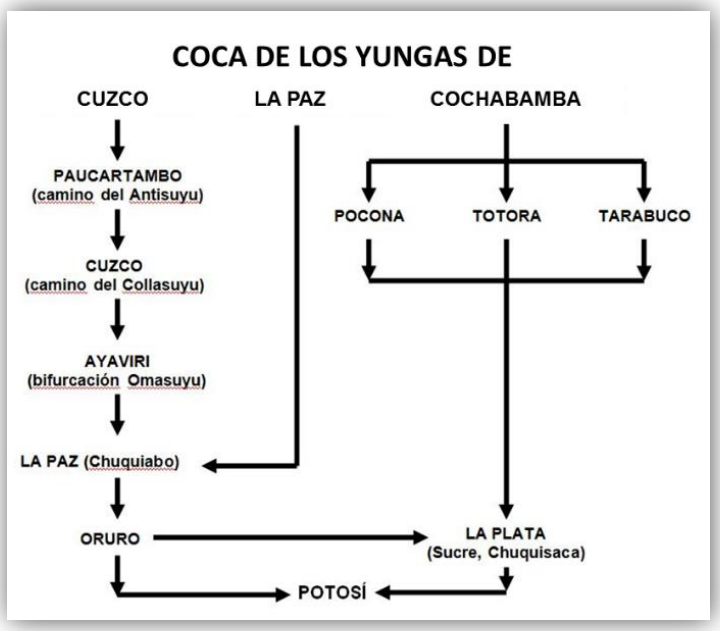


Figura 8.24. Esquema de las rutas de transporte de la coca hasta Potosí

Figura 8.25. Rutas de transporte hasta Potosí

De los caminos incas, dos fueron los utilizados para el transporte de la hoja de coca desde los almacenes serranos de Paucartambo a los centros de consumo del sur del virreinato: el de Antisuyu para sacarla al Cuzco, y el de Collasuyu, para llevarla desde aquí hacia los centros

mineros (Figuras 8.24 y 8.25[1334]). En realidad, entre estas poblaciones existían dos rutas principales, una pasando por Calca y la otra, mucho más directa, por Pisac[1335].

Las dos vías principales incas que discurrían hacia el SO en dirección a Potosí, una por el norte del lago Titicaca (Umasuyu) y otra por el sur (Urcusuyu) estaban unidas por una red de caminos secundarios más o menos desarrollada. La mayor parte de esta red vial era de origen inca y existen numerosos vestigios de ella, conservándose en buen estado ciertos tramos. A ella llegaban o de ella partían los ramales que conducían a La Paz y Cochabamba. La vía que conducía la coca de los yungas paceños a Potosí salía desde La Paz hasta Laja (unos 35 km) y, de ahí hacia el sur por el camino que, saliendo de Cuzco, bordeaba el lago Titicaca por oriente, llegaba a La Plata y, finalmente terminaba en la villa imperial. La ruta cochabambina ofrecía dos posibilidades: dirigirse desde Totora hacia el oeste para llegar a Paria y entroncar con el camino real que venía de Cuzco y La Paz, o bien, encaminarse hacia el sur, en dirección a La Plata (actual Sucre), desde donde se alcanzaba Potosí. Éste era el más frecuentado por su buen estado y menor distancia.

Todas estas largas rutas regionales se han descrito ya en los capítulos iniciales del apartado dedicado a los caminos virreinales.

El transporte de la coca a los asientos mineros adquirió unas características propias y singulares que, incluso, se conoció con un nombre específico: el trajín de la coca, que ya se ha citado[1336].

En el Nuevo Reino de Granada las circunstancias fueron distintas. La producción de hoja no alcanzó, ni de lejos, las cuantías obtenidas en el Perú y Alto Perú. Tampoco tuvieron un gran centro de consumo y distribución, como Potosí. Parece ser que la coca se sacaba directamente de los cocales a estos lugares, que tenían un carácter más bien local o regional. La minería subterránea de veta no tuvo una importancia comparable a la practicada más al sur; la explotación aurífera sí fue notable pero el metal se obtuvo, fundamentalmente, de placeres aluviales trabajados por esclavos negros, poco o nada consumidores de coca. La hoja ligada a la minería estuvo, en buena medida, relacionada con las minas de Almaguer. El resto del gasto se centró en dos áreas principalmente: la de Tunja-Bogotá en el norte, y la de Pasto-Chota en el sur, ligado, previsiblemente pues no se tienen datos detallados al respecto, más a los trabajos agrícolas y de transporte de cargas por los nativos que a otra cosa. En consecuencia, el trajín de la coca tuvo en el Nuevo Reino de Granada un carácter local y regional, de corto alcance, en nada comparable a los largos trayectos de Cuzco o La Paz a Potosí.

En esta descripción específica de rutas basada en la distribución de la hoja de coca se ha prescindido de la importante vía de Buenos Aires a Potosí, no ligada a ella aunque eje de comunicaciones imprescindible en la época virreinal. Esta larga ruta fue absolutamente necesaria para el desarrollo del comercio en general y la articulación de un territorio muy extenso que unía el Río de la Plata con el altiplano andino; además, fue la vía de llegada al Perú virreinal del ganado

[1334] Autor sobre cartografía de HALL, A.J. (Ed.) *Atlas of the World*. National Geographic Society. Washington. 1981. Pág. 125.

[1335] (1) GADE, D.W. *Nature and culture* ...Págs. 142-146; (2) GOHRING, H. *Informe al Supremo Gobierno del Perú sobre la expedición a los valles de Paucartambo en 1783 al mando del coronel D. B. La-Torre.* Lima. 1877. Págs. 66-68; (3) GUTIÉRREZ, S. "Caminos al Antisuyo". *Revista del Museo e Instituto de Arqueología.* Nº 23. Cuzco. 1984. Págs. 63-82; (4) RAIMONDI, A. "Itinerario de los viajes de Raimondi en el Perú. Cuzco, Quispicanchi, Lucre, Pisac, etc. hasta Marcapata, 1865". *Boletín de la Sociedad Geográfica de Lima.* Tomo VIII. Nº 7-8-9.Lima. 1898. Págs. 248-251.

[1336] GLAVE, L.M. “Trajines, un capítulo en la formación del mercado interno colonial”. *Revista Andina.* Nº 1. 1983. Págs. 34-37.

mular que tanta importancia tuvo para el progreso de la región. La mayor parte de las mulas nacían en las amplísimas pampas del entorno de Buenos Aires y después emprendían una larga andadura de varios años hacia el norte durante los que engordaban y se fortalecían, tras lo cual se integraban en las recuas que recorrían el espacio andino y la costa pacífica llevando los productos que las gentes demandaban. Precisamente por esta importante relación entre el ganado mular y la ruta al Río de la Plata, se trata de ella específicamente en los capítulos dedicados a la crianza y traslado de estos animales.

8.8. Peculiaridades del transporte

El transporte a hombros de los indios que trabajaban en los cocales era práctica habitual durante los primeros años de presencia hispana en ellos (c. 1548-1550), antes de que tuvieran efecto las medidas que prohibían el servicio personal y desaconsejaban este abuso.

Un caso singular de acarreo de coca fue el de la que era vendida en Cuzco. Las actas del cabildo de la ciudad de mediados del siglo XVI muestran la importancia económica que tuvo la hoja para la antigua capital inca constituida no sólo como lugar de contratación o de paso para otros destinos alejados, sino también como centro de consumo. La destinada al Cuzco se cultivaba en los yungas vecinos pero salía, no a los almacenes de Paucartambo, sino directamente a la ciudad para ser vendida en ella al menudeo, tras un recorrido que añadía unos 100 km adicionales a los existentes entre Paucartambo y los cocales. Esta coca era llevada a Cuzco por porteadores y el trabajo de recorrer estos más de 100 km debió ser enorme. En 1547 el peso de cada cesto estaba regulado por el cabildo y era de unos 13 kg; en cada viaje los indios llevaban dos a la espalda[1337]. Pero dos años más tarde, el propio cabildo reconocía el enorme daño que se infringía a los transportistas nativos y reducía el peso de los cestos que eran trasladados desde los cocales y que, tal cual, se vendían en la ciudad. No obstante, para aliviarles de esta dura tarea adicional a la del mero cultivo agrícola, las autoridades solicitaron a los propietarios que emplearan llamas para el acarreo; sin embargo, cuando se usaron estos animales en tan cálido clima, experimentaron una elevada mortandad por falta de cuidados. En 1556, la situación en los yungas de Totora era la siguiente:

> […] *la coca que los dichos indios hubieren de dar, no vengan cargados con ella hasta el asiento de Tiraque, porque es una cuesta de cuatro leguas de muy mal camino y todo lo más del año llueve en ella, o trayéndola los indios a cuestas hasta los dichos depósitos de Tiraque es la mayor vejación que en todo el beneficio de la dicha coca reciben, sino que la parte del dicho Don Francisco de Mendoza*[1338] *sea obligado a tener carneros*[1339] *que la saquen desde donde ella se beneficia dando los indios el servicio necesario para los carneros; y esto de los carneros, al presente los dichos indios los tienen suyos propios, que don Juan de Sandoval*[1340] *se los ha comprado de la coca que les ha sobrado los años pasados, y como es hacienda de indios, se les pierden todos porque en dándoles el carache*[1341] *luego se mueren a causa de no tener el cuidado que se requiere, y los que las tienen a cargo no miran por ellos como es menester, y cuando los ha menester para sacar la coca, no están todas veces para ello y la han de sacar los indios a*

[1337] ANÓNIMO. "Relación que hacen los quipocamayos de las chácaras de coca de los cuatro años que pagaron sin tasa a don Alonso de Montemayor". En *PLATT, T.; BOUYSSE-CASSAGNE, T.; HARRIS, O. Qaraqara-Charka. Mallku, Inka y Rey en la provincia de Charcas (siglos XV-XVII).* La Paz. 2006. Págs. 432-435.
[1338] El encomendero de Pocona en esos momentos.
[1339] Carneros: Llamas.
[1340] Corregidor de Potosí.
[1341] Carache: Sarna.

cuestas, que es costa y trabajo para los indios[1342].

Incluso con la carga aligerada, el trasiego a hombros de los indígenas era muy penoso, y más todavía para aquellos que, aclimatados a los yungas cálidos donde se cultivaba la coca, no estaban acostumbrados al frio de las alturas en las que se hallaban los almacenes; frecuentemente, padecían el soroche[1343] durante el transporte, lo que endurecía todavía más las interminables jornadas de ascensión por los infames caminos andinos.

En aquellos años, la única alternativa válida al transporte por humanos eran las llamas (Figuras 8.26[1344]) o los carísimos y demandados caballos, utilizados sólo en raras ocasiones. Cada una podía llevar dos cestos, es decir, la misma cantidad que un porteador. Sin embargo, estos animales eran apropiados para las zonas montañosas, donde el agua y el pienso abundaban, pero se movían con lentitud y se adaptaban mal al clima cálido y húmedo de los valles cocaleros[1345].

Figura 8.26. Llamas según un manuscrito francés (c. 1590)

Las llamas fueron los primeros animales utilizados en este trasiego, como indica el ya citado Baltasar Ramírez:

> [...] *y de allí* (de los almacenes) *la cargan en recuas de carneros para Potosí y para las demás partes donde tiene valor. Este trato es muy grueso, de mucha cantidad, en que se entretienen muchos españoles* [...][1346].

[1342] RAMÍREZ, M. (Ed.) "Visita …". Págs. 306-307.

[1343] Soroche: Falta de adaptación del organismo al suministro inadecuado de oxígeno debido a la altitud. Los síntomas incluyen dolores de cabeza, fatiga, náusea, inestabilidad, y a veces incluso ataques y coma. Desaparecen al descender a cotas más bajas, inferiores a 2.400 m.

[1344] ANÓNIMO. *The Drake Manuscript.* Londres. 1996. F. 62.

[1345] Las llamas, como los demás camélidos, podían adaptarse a vivir en climas muy variados, habiéndose criado con éxito en regiones en las que la temperatura en invierno descendía hasta -20 °C, siempre que se les proporcionase un refugio apropiado para protegerlos del viento. Sin embargo, en los climas cálidos y húmedos padecían el denominado estrés por calor, especialmente cuando los animales están predispuestos por sufrir enfermedades subclínicas, estrés, obesidad y hacinamiento. Los signos de estrés por calor se manifiestan en el comportamiento del animal; si no se trata adecuadamente, desarrolla coagulación intravascular diseminada (CID), insuficiencia hepática y renal, descamación intestinal, insuficiencia orgánica multisistémica y la muerte. La prevención del estrés por calor es crítica, de manera que los animales deben esquilarse cuando hace calor y aclimatarse lentamente a ambientes más cálidos. WIEDNER, E. *Enfermedades de llamas y alpacas. Manual MSD.* 2021. https://www.msdvetmanual.com/es/animales-ex%C3%B3ticos-y-de-laboratorio/llamas-y-alpacas/enfermedades-de-llamas-y-alpacas#Golpe-de-calor_v56772190_es. Consultada el 6 de agosto de 2024.

[1346] RAMÍREZ, B. "Descripcion …". Pág. 325.

Efectivamente, en la época de este autor (últimos años del siglo XVI), el traslado de la coca cuzqueña requería anualmente de 25.000 a 50.000 llamas obtenidas de las economías indígenas[1347], muchas de las cuales eran sacrificadas al llegar a su destino en donde servían de alimento. Una buena parte de ellas provenían de la región situada al NO de Arequipa, Collagua, en donde los españoles las adquirían. El testimonio de Juan de Ulloa de 20 de enero de 1586 decía lo siguiente al respecto:

> *Los tratos y granjerías que tienen son de ganado de la tierra, lana y carne que traen los indios de la sierra donde se cría el ganado a los indios del valle, y truécanlo por maíz y quinoa; y este es el principal trato que hay entre ellos. Los españoles vienen a esta provincia a comprar y rescatar entre los indios a plata y coca y maíz, carneros de la tierra para la saca y trajín del vino que sacan a la ciudad de Arequipa y de sus valles para las ciudades del Cuzco, Chucuito y Potosí, y para la saca de la coca de los Andes y otros trajines,* […] *y alquílanse los indios para ir cargando el ganado*[1348].

La cría de llamas en esta región fue fundamental como soporte de la circulación de mercancías durante el siglo XVI hasta que fueron sustituidas por mulas hacia 1600-1630[1349].

Se sabe que, en 1568, existía en los cocales cuzqueños un arriero, Diego Leal, dedicado a sacar la coca a los depósitos de la sierra con caballos, lo que venía a durar unos cinco días[1350]. Cuando las hubo en cantidad suficiente y estuvieron disponibles, las recién introducidas mulas, además de ser capaces de llevar mucha más carga que las llamas (doce cestos), eran más rápidas y soportaban mejor la sed por lo que rápidamente las sustituyeron. Años después ya estaba impuesto el transporte con mulas pues consta que, en 1588, existía un grupo especializado de arrieros que sacaban la coca a Paucartambo en recuas de ocho cabezas cada una[1351]. El transporte con llamas no era posible ya que apenas podían subsistir en el cálido y húmedo clima yungueño. A ese respecto, Baltasar Ramírez indicaba lo siguiente en 1597:

> *Sácanse estos cestos de la tierra caliente a la sierra, que es tierra fría, a cuestas de indios o en recuas de mulas, porque los carneros de la tierra no sufren andar en tierra tan caliente y montuosa, que se mueren muchos; en la sierra la ponen en sus almacenes* [...][1352].

De este texto se deduce que a finales del siglo XVI los nativos seguían sacando la coca a hombros. Y así siguió sucediendo a lo largo del tiempo pues, en 1794, Unanue confirmaba que todavía era una práctica habitual sacar los cestos a hombros:

> *Si las veredas son muy ásperas, los conducen en hombros de indios hasta donde puedan trajinar las mulas; si estas pueden entrar hasta las haciendas, allí se les carga dos sacas a cada una y en saliendo a los caminos de la sierra, que son más transitables, se les ponen tres*[1353].

Puesto que se recogían tres cosechas al año, el tráfico de indios y mulas por estas sendas era relativamente intenso. A él había que añadir el debido a los mercaderes que abastecían de suministros a los trabajadores de los cocales, y el de los propios compradores de la hoja que entraban directamente a adquirirla. De ahí que el virrey marqués de Cañete involucrara a los hacendados cocaleros en su conservación; a tal fin, el 26 de agosto de 1557 emitió una provisión

---

[1347] GLAVE, L.M. *Trajinantes* … Pág. 67.
[1348] ULLOA, J. "Relación de la provincia de los collaguas para la descripción de las Indias que Su Majestad manda hacer, 20 de enero de 1586". En *JIMÉNEZ DE LA ESPADA, M. Relaciones geográficas* … Tomo I. Pág. 332.
[1349] MANRIQUE, N. *Colonialismo y pobreza campesina. Caylloma y el valle del Colca, siglos XVI-XX*. DESCO. Lima. 1986. Pág. 67.
[1350] NUMHAUSER, P. *Mujeres indias* ... Pág. 76.
[1351] GLAVE, L.M. *Trajinantes* … Pág. 58, nota 30.
[1352] RAMÍREZ, B. "Descripcion …". Pág. 325.
[1353] UNANUE, J.H. *Disertación* ... Págs. 22-23.

Figura 8.27. Camino del Choro descendiendo de la puna[1354]

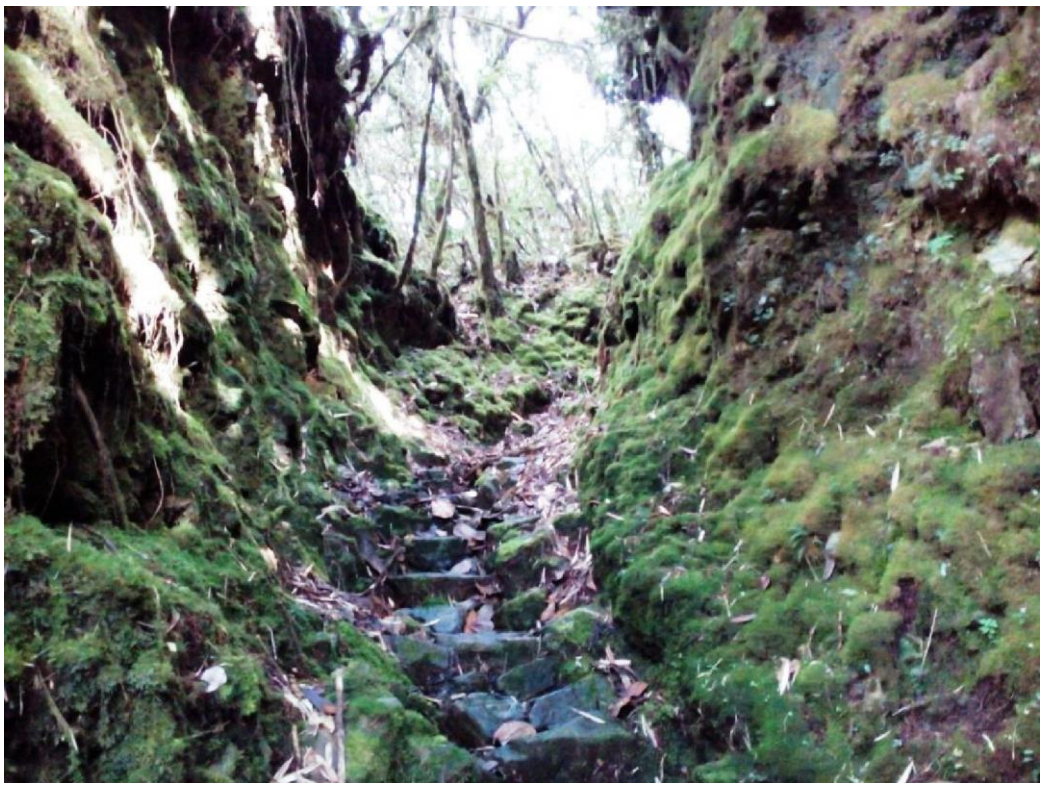


Figura 8.28. Camino Yunga Cruz en la selva yungueña[1355]

[1354] WIKILOC. *El Choro. Camino del Inca.* https://es.wikiloc.com/rutas-senderismo/el-choro-camino-del-inca-13204096. Consultada el 17 de julio de 2024.
[1355] WIKILOC. *Yunga Cruz (Chuñavi-Laguna Kasiri-Chulumani).* https://es.wikiloc.com/rutas-senderismo/yunga-cruz-chunavi-laguna-kasiri-chulumani-18010960. Consultada el 17 de julio de 2024.

para que los dueños de los cocales cuzqueños contribuyesen a los gastos del camino que se estaba abriendo en la zona de Paucartambo[1356]. Unos meses después, mediante una nueva provisión, comisionó al corregidor del Cuzco para que cobrase a los hacendados la parte que cada uno debía aportar para el arreglo de las vías de comunicación[1357]. En 1558, el virrey ordenó que se reparasen y terminasen el citado camino y los puentes que fuesen necesarios. Concedía ocho meses para la conclusión de estas obras a partir del momento en que fueran leídas públicamente las órdenes, momento a partir del cual el corregidor tenía instrucciones de enviar un mandado exigiendo que las concluyeran los dueños de las chacras a su costa. Por su parte, el cabildo del Cuzco también estaba interesado en la construcción del camino, entregando los fondos recaudados a una persona de confianza que era la encargada de abonar los gastos de la obra:

> *Este día* (24 de abril de 1559) *se trató sobre el camino de los Andes, que se haga y fenezca, y acordaron que todo lo que se resta debiendo para el tercio postrero, se deposite en poder de una persona abonada, para que de allí se vaya gastando hasta que el dicho camino se haga y acabe, y mandaron que se traiga la memoria de lo que se debe, para que se cobre de quién lo debe*[1358].

Para facilitar la circulación de personas por las vías de acceso a los cocales, las ordenanzas del marqués de Cañete de 1558 establecían que, desde las chácaras hasta los almacenes, los propietarios de los cocales debían construir a trechos varias cabañas (bohíos), a fin de que los indios porteadores tuvieran lugares de descanso colocados en alto donde se pudieran resguardar de la lluvia y dormir secos[1359].

Las sucesivas ordenanzas de la coca mandaban a los dueños de las chácaras a mantener en buen estado estos caminos y cabañas; en el caso de no cumplir con esta obligación, se autorizaba al corregidor a hacerlo repercutiendo los costes de las obras al dueño de los cocales más próximos[1360]. Nada de esto se hizo con regularidad, lo que es relativamente comprensible teniendo en cuenta la dificultad del acceso a los cocales y del mantenimiento de los caminos y bohíos, por lo que la circulación por estas vías continuó siendo problemática.

En conclusión, llegar de los cocales a los almacenes serranos nunca fue fácil en la época virreinal, ni tampoco en la republicana temprana, siendo su mal estado de conservación causa de múltiples problemas.

8.9. Carnereros y empresarios del transporte

Para entender en su medida el término carnenero hay que recurrir a un diccionario minero escrito en Potosí en 1611. En las minas ubicadas en el Cerro Rico, el mineral argentífero arrancado en ellas se bajaba a lomos de llamas a las plantas de tratamiento donde se obtenía la plata; dado el monto de la producción minera, el trajín fue importante y de ahí la necesidad de incluir las palabras que hacían referencia a este transporte en un diccionario que contemplase el léxico que empleaban los que se dedicaban a la extracción de minerales. En dicho año, el que fuera minero y veedor de las minas del Cerro, García de Llanos, describiendo en su diccionario dos de estos términos, definía a los carnereros. Así, al describir el término *bajas* decía:

> *Dícense bajas la bajada de los metales del Cerro a los ingenios, y así, dar un minero el trajín de los suyos a un carnerero (que son los arrieros que los bajan), se dice que le da sus bajas, y tener*

[1356] ESQUIVEL, D. *Noticias cronológicas* … Pág. 192.
[1357] ESQUIVEL, D. *Noticias cronológicas* ... Pág. 201.
[1358] ANÓNIMO. *El libro del cabildo de la ciudad del Cuzco.* Lima. 1982. Págs. 34-35.
[1359] ORCHE, E. "Las ordenanzas…". Pág. 318
[1360] TOLEDO, F. *Disposiciones gubernativas para el Virreinato del Perú, 1575-1580.* Sevilla. 1989. Págs. 181 y 195.

el carnerero muchos fletes de éstos, dicen tener muchas bajas, y preguntar a cómo andan las bajas es como decir a cómo se baja o fleta el metal por quintales[1361].

Haciendo lo mismo con la palabra *chacanear*, aclaraba lo siguiente:

Dícese de chacnani, que quiere decir cargar y trajinar como lo hacen los arrieros. Y, así, aunque generalmente se entiende chacanear en cualquier género de trajín o acarreos en Potosí, se toma entre la gente del Cerro por lo más principal, que es el trajinar el metal de las minas a los ingenios, lo cual se hace en carneros que para el efecto tienen los tratantes de esto o carnereros, y carga cada uno de 6 a 8 arrobas y a veces más. Tienen los dueños cantidad de ellos en los pastos de la comarca, a 10, a 15 y 20 leguas y más del asiento para remudar, y los que vienen al trajín cuando les cabe, se dice mita, como en los indios, porque les toca la vez de trabajar, y duran en el chacaneo de 3 a 4 semanas, con lo cual no quedan de provecho en un año, así por no ser para más, como porque casi no comen en este tiempo, respecto de no haber pastos junto al asiento ni en su comarca. Los indios que sirven de arrieros se dicen chacanas o chacaneadores, y el trajín, chacaneo[1362].

Por otra parte, para llevar y vender la coca en los centros mineros existían compañías o empresarios del transporte (carnereros[1363]) que firmaban contratos con los dueños de la hoja; siempre eran españoles o mestizos y, raramente, indígenas[1364]. Normalmente aportaban la recua de llamas, toldos para cubrir los cestos y protegerlos de la lluvia, cuerdas para atarlos, arrieros suficientes y un español responsable del transporte[1365].

Figura 8.29. Camino a Palca

Los arrieros pactaban con los dueños de la coca los mismos tipos de contratos que con las mercancías generales, que ya se han comentado, es decir, el fletamiento, el factoraje y el tipo mixto. Un ejemplo del primero es el siguiente, que data del 11 de junio de 1659:

[1361] LLANOS, G. *Diccionario y maneras* … Pág. 12.
[1362] LLANOS, G. *Diccionario y maneras* … Pág. 32.
[1363] Carnerero: Empresario del transporte con carneros de la tierra (llamas).
[1364] ORCHE, E. "Huancavelica en la Ruta del Mercurio del Camino Real". *Congreso internacional "El patrimonio minero e industrial: su incidencia e importancia en los itinerarios culturales de relevancia universal. El caso de Almadén y otras explotaciones mineras vinculadas al Camino Real Intercontinental a través de la ruta del mercurio".* ICOMOS España. Madrid y Almadén. España. 2006.
[1365] NUMHAUSER, P. *Mujeres indias* … Pág. 76.

Sancho de Alcoa Goycochea se obliga a que en todo el mes de septiembre iré o enviaré al despacho de Palca (Figura 8.29)[1366]*, provincia de Quispicanchis, a donde el doctor Joseph Vásques de Castro, cura propio de los pueblos de Urcos y Huaro, que está presente, me ha de dar y entregar 2.500 cestos de coca suya y de sus haciendas y herrados con el hierro del margen cada cesto y desde el día que entrare en el despacho de Palca con mi ganado de carneros de la tierra he de aguardar cuarenta días para que me entregue todos los dichos cestos de coca buena, enjuta y bien acondicionada. Y luego que me los haya entregado he de llevar en vía recta a Potosí a donde los he de entregar según y de la forma y manera que los recibiere dentro de tres meses y medio que se han de contar desde el día que yo saliese la dicha coca, ganado y gente que la llevare de las provincias de Canes y Canches, y dentro del dicho término he de entregar los dichos cestos de coca en la dicha villa al capitán Antonio López de Quiroga enjuta y bien acondicionada y con los dichos hierros* [...][1367].

Como ejemplo de un contrato de factoraje se muestra el de un arriero paceño de 21 de febrero de 1691, que decía lo siguiente:

Diego de Iturrieta y el capitán Francisco López de Vega, vecinos de esta ciudad [...]. *Francisco López le entrega en factoraje mercaderías* [...] *para que las venda a los precios que tienen puestos en el Libro de caja, como todos los demás géneros que le entregare, los cuales se han de asentar en dos libros uno que tiene cada uno de ellos firmados por ambos* [...] *y por su trabajo* [...] *ha de pagar 350 pesos por un año sin otra cosa alguna*[1368].

Figura 8.30. Caravana de 55 llamas arribando al Noroeste Argentino desde Bolivia (2011)[1369]

Finalmente, los contratos de carácter mixto entre el fletamiento y el factoraje, no eran raros, como muestra se presenta el siguiente acuerdo de 11 de junio de 1686 relativo al envío de coca de los yungas paceños a Potosí:

Diego Felipe Fernández, vecino de La Paz, recibe el capitán Ignacio de Galarza, tesorero de la Santa Cruzada de esta ciudad y su obispado 500 cestos de coca de los yungas Chapes enjutos y bien acondicionados de dar y recibir para llevar a Potosí [...] (en donde los) *entregará al contador Diego Pérez del Escano para que los venda por cuenta de la Santa Cruzada por ser procedida de esta Santa Gracia de los curas beneficiados de Yanacache, Laja y Suri y valle de Coroico y venda que sea lo procedido le remita con persona abonada para el entero en esta Real Caja* [...] *y, en la seguridad de, la lleva*[1370].

[1366] D'ORBIGNY, A. *Voyage pittoresque …* Pág. 374a.
[1367] Carta de Fletamento, prot. 119-191 … Pág. 85.
[1368] Escritura Pública Juan de Manzaneda. En *ESCOBARI, L. Producción y comercio* ... Pág. 155.
[1369] YACOBACCIO, H.D. "Intercambio y caravanas de llamas en el Sur Andino (3000-1000 AP)". Comechingonia. 16. 2012. Págs. 35. Foto: Bibiana Vilá. https://www.researchgate.net/figure/Figura-1-Caravana-de-llamas-arribando-al-Noroeste-Argentino-desde-Bolivia-2011-Formada_fig1_262649528. Consultada el 15 de noviembre de 2024. Modificada.
[1370] Escritura Pública Pedro de Manzaneda ... Pág. 114.

Aparte de estos carnereros era frecuente que comerciantes mayoristas de coca adquirieran la hoja directamente en los cocales y la llevaran con sus propios medios a los centros mineros, para lo cual disponían de grandes rebaños de llamas.

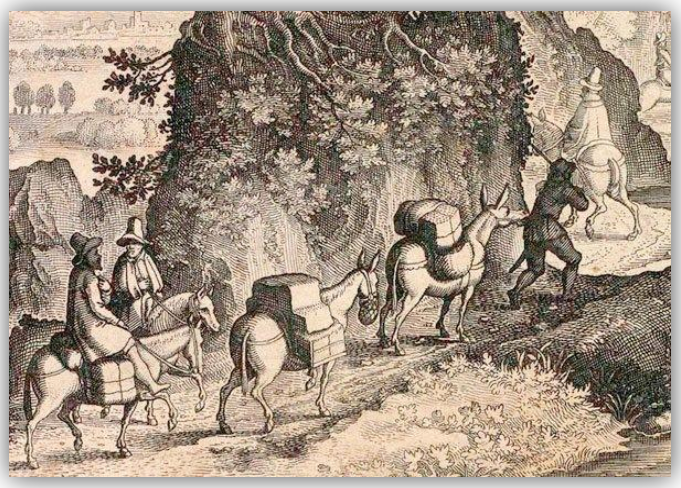


Figura 8.31. Arrieros en la sierra[1371]

De la misma forma, los propietarios de los cocales, los encomenderos, los azogueros o dueños de minas y los receptores de tributos de los cocales podían comercializar directamente la hoja en los asientos mineros; a tal efecto disponían de recuas o las alquilaban. Algunos poderosos hacendados-comerciantes de coca y otras mercancías tenían control económico y político en el Cuzco, como Rodrigo de Esquivel o Francisco Aldrete Maldonado; ambos empleaban a trajinantes

Figura 8.32. Arriero Nueva Granada[1372]

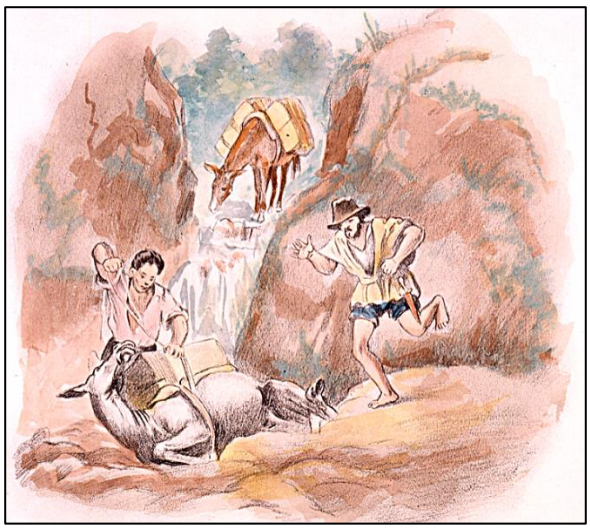


Figura 8.33. Arrieros Nueva Granada

que contrataban fuera de sus áreas de actuación comercial. Tenían también agentes los cuales, por su trabajo, conocimiento y habilidad, podían recibir un tercio de los beneficios[1373]. Por el contrario,

[1371] DÍAZ, C. *Los arrieros del pasado*. https://www.pub.eldiario.net/noticias/2014/2014_11/nt141102/i_politica.php. Consultada el 18 de julio de 2024.

[1372] Ambas figuras: https://descubridor.banrepcultural.org/discovery/search?query=any,contains,torres%20m%C3%A9ndez&tab=Museos&search_scope=Gestor_de_Colecciones_Museos&vid=57BDLRDC_INST:57BDLRDC_INST&lang=es&offset=150. Consultada el 16 de febrero de 2025.

otros empresarios eran mucho más modestos; incluso algunos, como el cura de Challana, Chapaca y Simaco, en los yungas de La Paz, actuaban fraudulentamente. Este individuo, en 1635, no solamente se dedicaba a cobrar el tributo en coca sino que él mismo la comercializaba, lo que le estaba prohibido por ley; sometido a una investigación por el obispado, el informe de la misma indicaba que el mencionado clérigo tenía ganado propio que llevaba a Oruro y que en los dos últimos años había sacado más de 1.000 cestos de coca; en el momento del juicio disponía de más de 800 en el pueblo de Pucarani[1374].

Incluso los soldados en tiempo de paz practicaban el trajín de la hoja vendiéndola al por mayor, como muestra el siguiente texto de Garcilaso:

> *En tiempo de paz, que no había guerra, muchos soldados, muy caballeros y nobles, por no estar ociosos, entendían en este contrato de ir y venir a Potosí con la yerba coca y ropa de indios, y la vendían en junto y no por menudo; de esta manera era permitido a los hombres, por nobles que fuesen, al tratar y contratar con su hacienda;* […] *Muchos de ellos holgaban de ir con su hacienda y, por no caminar al paso de los carneros, llevaban un par de halcones y perros perdigueros y galgos y su arcabuz, y mientras caminaba la recua a su paso corto, se apartaban de ellos a una mano o a otra del camino e iban cazando; cuando llegaban a la dormida, llevaban muertas una docena de perdices o un huanaco o vicuña o venado; que la tierra es ancha y larga y tiene de todo. De esta manera se iban holgando y entreteniendo a ida y a vuelta, y así era más tomar ocasión de cazar y holgarse que de mercadear; y los vecinos poderosos y ricos se lo tenían a mucho a los soldados nobles que tal hacían*[1375].

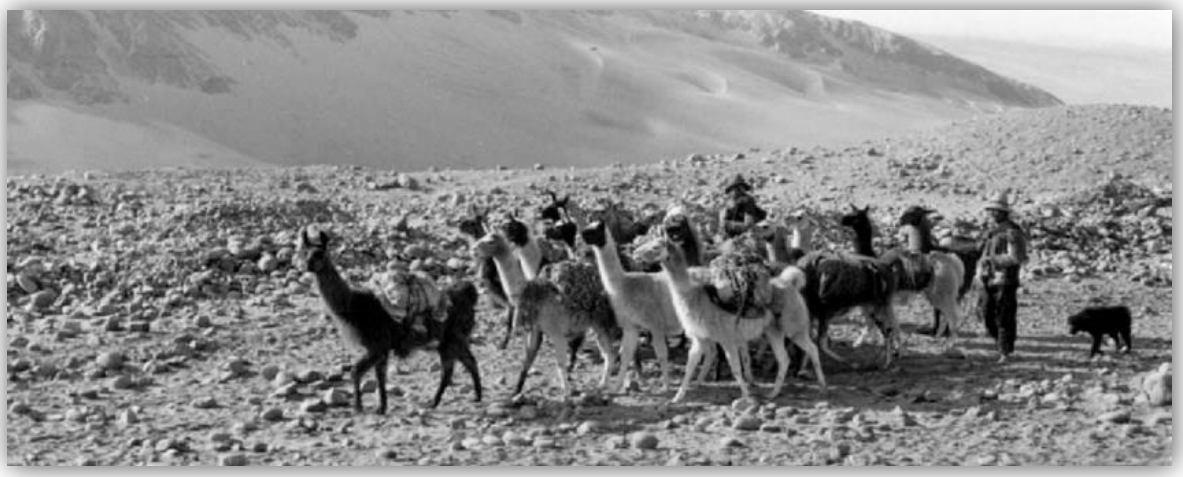


Figura 8.34. Caravana de llamas pasando por las inmediaciones de Tambo Viejo (1954)[1376]

Las recuas de llamas no siempre transportaban exclusivamente coca; con frecuencia, la carga estaba constituida por productos variados. De esta forma, además de grandes caravanas que portaban cientos o miles de cestos, circulaban otras más modestas y diversificadas que llevaban, por ejemplo, 72 cestos de coca, 60 piezas de tela ordinaria (abasca), 40 llamas, cuatro cargas de chuño, una taleguilla de harina de cañahua, 100 botijas de vino y 96 cestos de ají[1377]. Estas pequeñas caravanas solían estar a cargo de indios propietarios de los animales y tenían una función

[1373] GLAVE, L.M. *Trajinantes* … Pág. 112.
[1374] Visita del Obispo Feliciano de la Vega. En *ESCOBARI*, *L. Producción y comercio ...* Pág. 115.
[1375] VEGA, G. *Comentarios* … Vol. 2. Pág. 186.
[1376] MENZEL, D.; RIDDELL, F.; VALDE, L. "El centro administrativo Inca de Tambo Viejo". *Arqueología y Sociedad*. Nº 24. 2012. Pág. 414. https://www.researchgate.net/figure/Figura-6-Caravana-de-llamas-pasando-por-las-inmediaciones-de-Tambo-Viejo-en-marzo-de_fig4_268523081. Consultada el 15 de noviembre de 2024. Modificada.
[1377] MEDINACELLI, X. *Sariri. Los llameros* … Pág. 190.

social y comercial importante articulando las relaciones entre regiones y mercados de lugares, a veces, muy distantes.

Un buen ejemplo de ello es el tráfico del pescado capturado y secado en la costa del Pacífico, en Cobija, que era comercializado o intercambiado en otras partes por ropa de la tierra y coca que se llevaba de vuelta a la costa; la primera podía ser de origen local, mientras que la hoja era adquirida en los centros de cultivo en las regiones cálidas orientales o también en alejados mercados secundarios como Potosí, distante 600 km de la citada localidad costera. En 1787, el intendente de Potosí describía la manera en que los trajinantes obtenían el pescado para luego venderlo en el Alto Perú, consiguiendo así una ganancia en dinero o plata[1378]:

> (Los ocupados con este trajín) *viven dedicados al cambio y rescate del pescado congrio y charquesillo*[1379]*, que regularmente conducen a esta plaza* (Potosí)*, a Chuquisaca y Oruro, para lograr del mayor aumento en su estimación: las primeras manos expendedoras son los indios naturales del puerto de Cobija, con quienes tratan los rescatiris a cambalache de ropa, coca, y otras menudencias de ningún provecho; por eso no lo tienen, aunque sea penoso y continuo su trabajo, y solo los rescatiris aprovechan del aumento de cuatro pesos en que lo compran a diez en que de ordinario lo venden en las citadas plazas*[1380].

Figura 8.35. Reata de mulas[1381]

Figura 8.36. Puente colgante de cuerdas[1382]

Los lipes, que vivían cerca de Potosí, experimentaron tempranamente la actividad minera, alquilándose como mano de obra o explotando directamente algunas vetas locales. Por tal motivo quedaron exentos de participar en la mita minera potosina. Sin embargo, lo hicieron activamente en las transacciones de productos y minerales en ese mercado, pudiendo, de esta forma, acceder a bienes como el maíz y la coca que no podían producir en sus tierras de la puna. El ganado, que constituía una de sus principales riquezas, era llevado al mercado potosino y a las regiones del desierto:

[1378] SANHUEZA, C. "Tráfico caravanero, arriería y trajines …". Págs. 289-321.

[1379] Charquesillo: Charquisillo, en este caso, pescado seco. El charqui, o carne seca, era un producto muy habitual y demandado en los Andes. En la costa se secaba pescado y de ahí la coincidencia de los nombres.

[1380] PINO, J. "Descripcion de la villa de Potosí y de los partidos sujetos a su intendencia (1787)". En *BERTRAND, L. Memoria sobre las cordilleras del desierto de Atacama y regiones limítrofes*. Santiago. 1885. Págs. 144-145.

[1381] CUSI, F. *Los arrieros*. http://laculturainca-cusi.blogspot.com/2010/10/los-arrieros.html. Consultada el 18 de julio de 2024. Modificada.

[1382] D'ORBIGNY, A. *Voyage pittoresque …* Pág. 302a.

> […] *porque siendo gente rica de ganados de la tierra y que cogen y siembran, y tienen contrataciones y rescates en esta villa de Potosí, Tarapacá y Atacama*[1383].

El trabajo en las minas permitía a los lipes conseguir fondos para adquirir otros productos en Potosí, entre los que se encontraba la hoja de coca:

> Estos indios s*on extremadamente viciosos en comer coca y tienen de gasto ordinario de ella cada año más de 10.000 pesos ensayados, porque todo el rescate que tienen en esta villa de Potosí es llevar coca solamente a su tierra*[1384].

Estas grandes cantidades de hoja las utilizaban, al parecer, no sólo para el autoconsumo sino también para intercambiarlas en su región y en las tierras bajas por otros artículos. Mucho tiempo después, en 1712, algunas fuentes de información manifestaban este procedimiento. Así, por ejemplo, el cura párroco de Casabindo y Cochinoca, en la puna de Jujuy, decidió establecer una pulpería por lo que, para hacerse con los productos que la tienda requería, envió a los indígenas de su doctrina con ganado vacuno a diferentes lugares para intercambiarlo por ellos. Decía al respecto:

> *Tengo pensado enviar a Lipes unas vacas por coca, otras a Tarija por maíz, otras a Sinti por vino y aguardiente, otras a Jujuy por yerba, y de estos géneros y otras inmundicias armar mi pulpería*[1385] (Figura 8.37)[1386].

Figura 8.37. Pulpería en el Nuevo Reino de Granada

De lo anterior puede deducirse que, aunque en Lípez no se cultivaba la hoja, el párroco, que aparentemente conocía bien las regiones vecinas y sus recursos, la enviaba a buscar. Lo cierto es que sus habitantes se desplazaban continuamente por la región, incluidas la puna y las tierras y valles bajos, intercambiando en ellos la coca previamente adquirida; estas prácticas se mantuvieron durante el siglo XIX[1387].

[1383] LOZANO MACHUCA, J. "Carta al virrey del Perú, 8 de noviembre de 1581".En *JIMÉNEZ DE LA ESPADA, M. Relaciones geográficas …* Tomo II. Pág. 60.
[1384] LOZANO MACHUCA, J. "Carta al virrey del Perú, 8 de noviembre de 1581".En *JIMÉNEZ DE LA ESPADA, M. Relaciones geográficas …* Tomo II. Pág. 61.
[1385] Testimonio de los autos seguidos contra el doctor don Fernando de Herrera, cura que fue de Casabindo y Cochinoca, y su ayudante don Simón de Abalos por los curacas de aquel pueblo y el marqués del Tojo. Archivo General de la Nación. Sección Colonia, Serie VI, Legajo 11, Casabindo y Cochinoca, 1655-1855, año 1712, F. 395. En *SANHUEZA, C. "Tráfico caravanero y arriería colonial en el siglo XVI". Estudios Atacameños.* Nº 10. 1992. Pág. 182.
[1386] https://descubridor.banrepcultural.org/...
[1387] SANHUEZA, C. "Tráfico caravanero y arriería colonial …". Pág. 182.

En los contratos de transporte muchas veces se indicaba que, si la recua debía cruzar algún río o paso problemático, su dueño se comprometía a pasar los cestos con la coca a hombros de los arrieros, lo que suponía la utilización fraudulenta de los indígenas como elementos de carga; se obligaba, igualmente, a responder con su persona y bienes si el género sufría algún daño[1388].

Los contratos de suministro y transporte de coca solían ser de compleja redacción, incluyendo frecuentemente cláusulas con penalizaciones por incumplimientos. A pesar de todo, en este mercado tan rentable, las estafas, los engaños y las irregularidades estaban a la orden del día, como manifiesta Baltasar Ramírez en 1597:

> *En este trato y contratación de coca hay muchos logros y usuras y malas contrataciones, comprando y vendiendo adelantado y antes del entrego, que de esto y de los demás que en este negocio acontece había materia para una muy prolija historia*[1389].

Efectivamente, en la salida de la hoja hacia los almacenes, se producían estafas y robos amparados por lo agreste de los caminos y del terreno, especialmente cuando el transporte se realizaba por arrieros ajenos a las plantaciones. El fraude consistía en salirse de las rutas que conducían a los almacenes, para vender la hoja sin pasar por ellos.

Otras veces, los arrieros vendían la coca a cualquier mercader que les ofreciera un buen precio y no al que iba destinada. En este caso, los receptores finales que la habían comprado denunciaban a los cultivadores por incumplimiento en la entrega, debiendo hacer frente a las penalizaciones contractuales, por lo que muchas veces quedaban endeudados; para salvar esta situación, se veían precisados a aceptar dinero de los trajinantes a cuenta de las cosechas venideras, firmando compromisos (cédulas o cartas misivas) con los que posteriormente se negociaba en un mercado especulativo de intermediarios. Con estas obligaciones, los especuladores embargaban a los cocaleros cuando éstos estaban en dificultades[1390].

Figura 8.38. Arrieros descansando[1391]

Figura 8.39. Arriero y su ayudante[1392]

Ni siquiera el clero pudo resistir la tentación de obtener sustanciosas ganancias del mercado de la coca mediante comportamientos fraudulentos. Así, el antes mencionado cura de Challana,

[1388] ESCOBARI, L. *Producción y comercio* ... Pág. 141.
[1389] RAMÍREZ, B. "Descripción …". Pág. 326.
[1390] GLAVE, L.M. *Trajinantes* … Pág. 66.
[1391] D'ORBIGNY, A. *Voyage pittoresque …* Pág. 290a.
[1392] https://descubridor.banrepcultural.org/...

Chapaca y Simaco declaraba al obispado que cobraba 214 cestos de coca al año[1393] pero la investigación demostró que, anualmente, sacaba de su doctrina 700 cestos para la puna.

Lamentablemente, las autoridades tampoco eran ajenas a los abusos, especialmente las que tenían una más estrecha relación con los indios, como era el caso de los corregidores. Siendo los que ejercían de jueces, cabría pensar que, al menos como tales, actuarían dentro del más estricto respeto a la ley en su relación con los indígenas. Nada más lejos de la realidad. Cuando juraban su cargo, se comprometían a no comerciar con los indios, ni personalmente ni mediante persona interpuesta, hecho que era sistemática y voluntariamente incumplido una vez tomada posesión[1394]. Por si no fuera suficiente, además, desde 1530 la ley prohibía taxativamente este comercio e imponía severas penas para los infractores, penas que casi nunca fueron ejecutadas[1395]. En las disposiciones que se emitían se hacía referencia a la prohibición de negociar con el cultivo y el transporte de la coca. Sin embargo, la aplicación del tradicional *se acata pero no se cumple* fue práctica general sabiéndolo e incluso fomentándolo los virreyes, al conferir a sus familiares los corregimientos, que eran los cargos públicos en los que la oportunidad de negocio era más frecuente y lucrativa[1396].

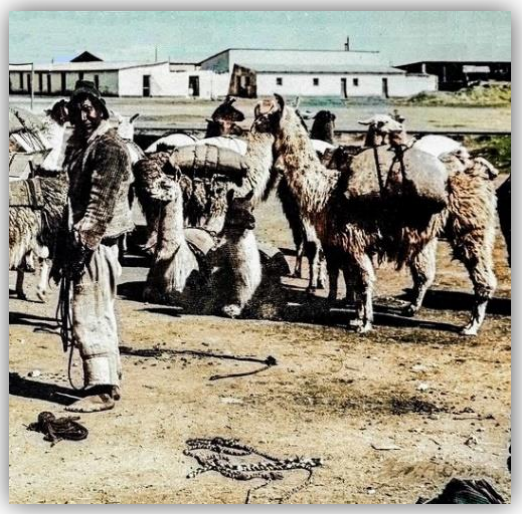


Figura 8.40. Llamero con recua de llamas (c. 1930)[1397]

Al jesuita Antonio de Ayanz se atribuye un documento de 1596 que, a este respecto, presenta la siguiente situación:

> *El trajín es en esta manera: el corregidor de una provincia manda a los caciques de su distrito que le den cien indios para que vayan con su ganado del mismo corregidor a Paucartambo por coca o a los valles de Arequipa por vino. Y unas veces compra él mismo la coca o el vino para cargarlo en su ganado; otras veces la coca o el vino es de otro y él, por la paga que le dan con los indios y ganado que tiene, se obliga a ponerlo en Potosí, que es lo que dicen fletar coca o*

[1393] Visita del Obispo Feliciano de la Vega …Pág. 115.
[1394] (1) ANÓNIMO. *Recopilación* …Vol. II. Pág. 117; (2) LOHMANN, G. *El corregidor de indios en el Perú bajo los Austrias.* Madrid. 1957. Págs. 567-569 y 573-594.
[1395] ANÓNIMO. *Recopilación* …Vol. II. Pág. 126.
[1396] MUÑOZ, A. "La coca en la colonia: cultura, negocio y satanismo". *Revista de Filosofía.* Vol. 24. Nº 52. Maracaibo. 2006. Pág. 13. http://www.scielo.org.ve/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0798-11712006000100005&lng=es&nrm=iso>.ISSN 079 8-1171. Consultada el 23 Diciembre 2007.
[1397] GISMONDI, B.M. *Llamero.* c. 1930. Colección privada. https://ms-my.facebook.com/groups/LaPazFotosAntiguas/posts/Llamero-con-recua-de-llamas/3425394947508682/. Consultada el 16 de octubre de 2024. Modificada.

vino. Y también dan los corregidores muchos mandamientos a diferentes soldados y amigos para que los caciques de su jurisdicción les den los indios que él manda y señala. La paga que dan a cada indio por un mes son 5 pesos de a 8 reales. Sacados ya los indios, reciben el ganado por cuenta y van con él hasta el pueblo donde han de cargar la coca o el vino y después vuelven hasta sus pueblos de donde salieron, y allí se truecan y van otros hasta Potosí, y con todo este viaje de ordinario y a veces se tardan seis y siete meses, y adviértase que a los que truecan para ir a Potosí con el ganado y carga no les pagan lo que tardan en volver de Potosí a sus pueblos, y de algunos días acá, por ser tan pocos los indios que hay, no se truecan sino que unos mismos hacen el viaje entero[1398].

Pero las tropelías de los corregidores no acababan aquí, pues el ganado que aportaban al trajín también había sido contratado en condiciones de abuso de poder, como demuestra este testimonio de Ayanz:

Algunos corregidores usan en sus trajines de una cosa de gran perjuicio para los indios y es tomar de su distrito 800 y 1.000 carneros alquilados y por tiempo de cuatro meses y a veces por más; no pagan sino un peso corriente por el flete de cada uno teniendo obligación de pagar siquiera 5 pesos. Y en especial han tenido este trato algunos corregidores de Pacajes, Caranga, Paria y Chayana, y en los mismos puestos fletaban algunos españoles, en el tiempo que hacían lo referido los corregidores, su ganado a razón de a más de 5 pesos cada carnero. Y allende de la poca paga que dan por el flete de cada carnero, muchas veces no pagan cosa a los indios que llevan y trajinan el ganado, que es un robo grandísimo y de extraordinario daño para los indios porque se les muere mucho ganado y no se lo pagan[1399].

Por tanto, los corregidores, también en el trajín de la coca, usaban su posición social dominante para competir deslealmente con los empresarios del transporte y explotar a los indios, en este caso sobre todo del altiplano; allí se criaba fundamentalmente el ganado de camélidos utilizado en el transporte el cual, casi siempre, constituía la única fuente de ingresos de la comunidad.

8.10. Los arrieros

Uno de los principales problemas del trasiego de la coca era encontrar la mano de obra que debía acompañar a la recua de animales durante el viaje (Figura 8.41)[1400]. Esta necesidad, con frecuencia, se solucionaba recurriendo a las contrataciones colectivas a través de los caciques locales, que recibían adelantos de dinero para proporcionar chacaneadores[1401] de entre sus subordinados. Tales arrieros conducían las llamas en grupos encabezados por un hilaca o autoridad étnica a cambio de una magra compensación que les abonaba su cacique; la cuantía quedaba al propio e interesado criterio de éste, que solía ser el principal beneficiario del trato.

A este respecto, era frecuente que los arrieros no cobraran cantidad alguna cuando el cacique las retenía para pagar el tributo anual que les correspondía; se trataba, por tanto, de una práctica integrada en un sistema de prestación personal de servicios, modalidad que las autoridades españolas todavía no habían logrado erradicar. En definitiva, se utilizaba la fuerza de trabajo indígena bajo la excusa de la obligación tributaria, para transportar la mercancía prácticamente sin costos para el empresario y, aparentemente, manteniendo a los arrieros al margen de las ganancias monetarias de dicha comercialización. No obstante, muchos de ellos

[1398] AYANZ, A. “Breve relación …”. Pág. 252.
[1399] AYANZ, A. “Breve relación …”. Págs. 255-256.
[1400] SERRERA, R.M. *Tráfico terrestre* ... Pág. 235.
[1401] Chacaneador: Arriero.

podían complementar estos trajines con sus desplazamientos tradicionales, logrando unos ingresos adicionales para vivir[1402].

Figura 8.41. Arrieros peruanos en 1837

Un ejemplo de este tipo de acuerdo para la cesión de personal es el siguiente, firmado en el Cuzco el 27 de febrero de 1560 ante el notario Gregorio Bitirero, por dos caciques de la encomienda de Pedro Alonso Carrasco:

> *Sepan cuantos esta carta de obligaciones vieren como nos, don Hernando Poma y don Hernando Guanchule, caciques de Yanaoca, de la encomienda de Pedro Alonso Carrasco, vecino de esta ciudad, otorgamos y conocemos por esta presente carta que alquilamos a Tilano de Anaya, que está presente, treinta y cinco indios sanos y buenos para el trabajo, que no sean viejos ni muchachos, los cuales han de ir con el dicho Tilano de Anaya desde esta ciudad a la de Arequipa, cargando y descargando cada indio ocho carneros, con los cuales dichos indios ha de ir un principal* […] *y nos obligamos a que los dichos indios os darán buena cuenta de lo que se les entregáderes y que no perderán ni hurtarán cosa alguna, que si lo hurtaren o algo se perdiere, os lo pagaremos nosotros los dichos caciques, lo cual somos obligados a hacer por razones de que nos habéis dado y pagado por cada uno de los dichos indios seis pesos de plata corriente que montan doscientos diez pesos de la dicha plata, de los cuales dichos pesos nos damos por contentos por cuanto nos los diste y pagaste en presencia del escribano público y testigos de esta carta, y yo el presente escribano doy fe que en mi presencia el dicho Tilano de Anaya dio y pagó a los dichos caciques los dichos doscientos diez pesos de plata corriente, los cuales dichos treinta y cinco indios nos obligamos a daros y entregaros para el dicho viaje en esta ciudad de hoy día de la fecha de esta carta en cinco días primeros siguientes, y que si al dicho tiempo no os diremos y entregaremos los dichos indios, los podáis alquilar a nuestra costa al precio que los halláredes para el dicho viaje, y por lo os costaren, seáis creído por solo vuestro juramento*, […] *nos sometemos con las dichas nuestras personas y bienes* […][1403].

En estos contratos era normal que los salarios de la partida de los arrieros fueran adelantados al cacique que luego abonaba a los mismos una cantidad discrecional, a voluntad. Un análisis de los precios pagados en acuerdos de este tipo entre poblaciones separadas de 34 a 160 leguas arroja un promedio de 0,10 a 0,14p corrientes/hombre por legua recorrida en una dirección (Figura 8.42)[1404]. Esta práctica habitual está recogida en numerosas denuncias, como la siguiente del año 1567:

> *Sólo una cosa se debería proveer: que ningún español hiciese conciertos con los caciques sobre el hacer tantas piezas de ropa u otra cosa, sino con los mismos indios* [...]*; y lo mismo el*

[1402] SANHUEZA, C. "Tráfico caravanero y arriería colonial en el siglo XVI". *Estudios Atacameños.* Nº 10. 1992. Págs. 180-181.
[1403] WACHTEL, N. *Los vencidos. Los indios del Perú frente a la conquista española (1530-1570).* Madrid. 1976. Págs. 197-198.
[1404] MARCOY, P. *Voyage a traves l'Amerique du Sud.* Tomo I. Paris. 1869. Pág, 437.

alquilarse para la coca, porque suele cogerlo todo el cacique y no dar parte a los indios, o si les da alguna, hártales más de la mitad.[...] *porque lo que más ocasión da al robo entre los indios es que el contrato se haga con los caciques que alquilan los indios para coca, o para trajinerías* [...][1405].

Figura 8.42. Arriero de llamas

De todas maneras, aunque la colaboración de los españoles con los caciques no era deseable debido a los abusos, era casi obligada ya que si aquellos pretendían contratar directamente a los indios, la mayor parte de las veces rehusaban hacer el trabajo debido a las tareas agrícolas y ganaderas que debían realizar en sus ayllus. Intermediando los curacas, los indios se contrataban como arrieros porque así lo ordenaban éstos bajo coacción del empleo de la fuerza. Del mismo modo, si los curacas no atendían los requerimientos de personal que los españoles les pedían, podían ser encarcelados y castigados por ellos, como informaba Garci Díez en su visita a la provincia de Chucuito, realizada en 1567. La zona, situada en el entorno del lago Titicaca, era especialmente rica en camélidos de manera que una de las ocupaciones principales de la población consistía en alquilar recuas de llamas y arrieros para llevar la coca de Cuzco a Potosí. Por este trabajo se pagaba al cacique de 15 a 17p por cada indio, más media fanega de maíz.

Los arrieros no cobraban todo este dinero del cacique pero, aunque así hubiese sido, decían que no les compensaba el viaje debido al abandono en que quedaban sus tierras y cultivos, de manera que sólo iban cuando lo exigían los corregidores, que algunas veces prendían a los caciques si no aportaban sus indios[1406]:

Todas las haciendas que los indios tienen es ganado de la tierra porque, si esto no hubiera, no se podría sustentar ni vivir en ella por ser falta de mantenimientos y que no tienen otros tratos porque, aunque se alquilan indios, es por mandato de los corregidores porque ellos no se alquilarían porque además de que a los indios no se les paga su trabajo, porque lo cobran los caciques para los gastos de la iglesia y otras cosas, aunque dan alguna cosa a los indios para que coman, les es mucho trabajo ir alquilados, y pierden sus haciendas y que los principales no pueden muchas veces sacar los indios que les manda dar (el corregidor) *porque no quieren ir, y si no dan los indios, hacen ir a algunos principales alquilados, y que tienen por mucho trabajo ir alquilados porque de un viaje que hacen de aquí al Cuzco a cargar coca y llevarla de allí a Potosí, no se les da más de catorce pesos y no les dan de comer, aunque algunos españoles cuando son buenos les dan coca y alguna comida, y otros no les dan nada, y que tardan en la ida y la vuelta de ocho a nueve meses, y que muchos indios se quedan por allá perdidos y huidos y otros vuelven a los dos o tres años, porque cuando los llevan van como cautivos y que algunas veces es más lo que los indios pagan a los españoles que los jornales que les dan porque si pierden un carnero, lo paga el cacique que envió el indio alquilado y cobró el jornal, lo cual da del ganado que tiene la comunidad, y que si se moja la coca a los indios, los españoles les dan por ello y los azotan*[1407].

Otro testimonio de 1568 refleja claramente la misma situación:

[1405] MATIENZO, J. *Gobierno …* 1967. Pág. 84.
[1406] ESPINOSA, W. (Ed.) *Visita hecha a la provincia …* Págs. 17, 29, 54 y 91.
[1407] ESPINOSA, W. (Ed.) *Visita hecha a la provincia …* Pág. 120.

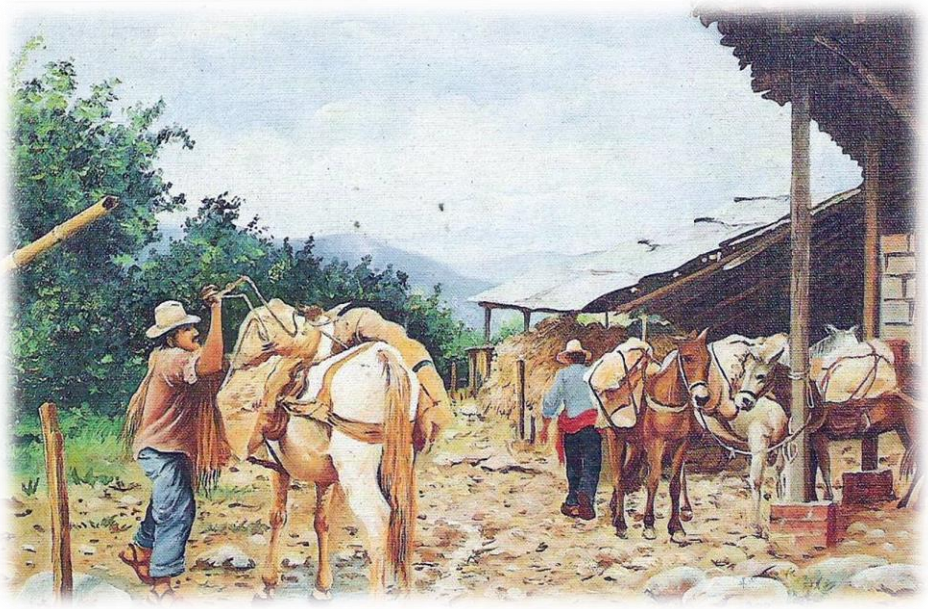


Figura 8.43. Arrieros antioqueños[1408]

Figura 8.44. Arrieros paisa[1409]

[1408] CHOPERTENA, K. *Arrieros antioqueños*. https://www.artelista.com/obra/5008065930967506-arriero santioquenos.html. Consultada el 18 de julio de 2024.
[1409] CHOPERTENA, K. *Arriero paisa*. https://www.artelista.com/obra/5517235941248228-arrieropaisa.html. Consultada el 18 de julio de 2024.

> […] *y que aunque a ellos les diesen 15 pesos irían de mala gana porque es mucho lo que pierden de sus haciendas y no irían si no los hiciesen ir por fuerza los corregidores porque algunas veces prenden a sus caciques*[1410].

Como acaba de indicarse, a mediados del siglo XVI, el precio cobrado en el trayecto de Cuzco a Potosí era de 15p/hombre más media fanega de maíz (unos 25 kg)[1411]. En 1596 el sueldo pagado a los arrieros era de 5p mensuales aunque los gastos de manutención (chuño, maíz, charque y coca) sumaban 14p, con el agravante de que, a los efectos salariales, no se computaba el viaje de vuelta; solamente, como complemento al salario, cada arriero recibía del carnerero media fanega de maíz en el tambo de Caracollo, situado a 30 km de Oruro. Por estas razones, para alimentarse durante el viaje, los indígenas llevaban sus propios mantenimientos, sufragados por ellos mismos, a lomos de dos llamas de su propiedad, lo que incrementaba el número de animales de la recua. El sueldo sería duplicado a mediados del siglo XVII[1412].

Figura 8.45. Arrieros peruanos (1870)[1413]

Hacia 1550, cada arriero indio que aportaba su animal en el viaje desde Chuquioma a Potosí y, además, cargaba otros de la recua, recibía 11p. Si era un envío del encomendero, no percibían compensación alguna por la cesión de sus llamas[1414].

En la prestación del trajín, tanto el dinero cobrado por el cacique como el jornal de los trajinadores eran embolsado (teóricamente) en la caja de la comunidad. En cambio, los perjuicios económicos de los arrieros se cargaban en sus economías familiares (chácaras y ganado) y las deudas eran cubiertas por los indios bien individualmente, obligándoles a alquilarse nuevamente o a quedarse en los asentamientos mineros trabajando en las minas, o bien en conjunto, forzando una nueva contratación con la comunidad[1415].

Por si estos abusos fueran pocos, el viaje llevando coca, con ser largo, podía durar mucho más si se daban ciertas circunstancias desfavorables, como las que comenta Garcí Díez:

[1410] WACHTEL, N. *Los vencidos* … Pág. 199.
[1411] WACHTEL, N. *Los vencidos* … Pág. 197. Nota 217.
[1412] ESCOBARI, L. *Producción y comercio* ... Págs. 147-148.
[1413] WIKIMEDIA COMMONS. *Arrieros del Perú (1870).* https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Arrieros_of_Peru,_1870_(14036164928).jpg. Consultada el 10 de octubre de 2024. Modificada.
[1414] ANÓNIMO. "Averiguación y liquidación de cuentas por los contadores nombrados". En *PLATT, T.; BOUYSSE-CASSAGNE, T.; HARRIS, O. Qaraqara-Charka* … Págs. 421, 422.
[1415] GLAVE, L.M. *Trajinantes* … Págs. 77-78

Asimismo, los dichos indios que se alquilan, ora sea por fuerza o de su voluntad, van por un tanto señalado por un viaje y los que los llevan los detienen en la sierra del Cuzco uno o dos meses esperando a que la coca madure y se saque de los Andes, y otras veces en el camino apacentando ganado y engordándolo y esperando a que pasen los ríos o a pasar la coca en balsas, y otras veces se detienen en Potosí de manera que acaece no salirles cada día a tres granos[1416]*; deberíase proveer que a los dichos indios les pagasen su jornal por días pues es cosa tan justa y se les diese a tomín*[1417] *cada día aunque no les diesen de comer*[1418]*.*

En otros lugares la situación era similar. En Cochabamba, según los caciques, en el período de 1549 a 1552, también se pagaba a un arriero la cantidad de 11p corrientes por cada viaje de Totora a Potosí[1419]. Otra información de la misma época señala que el precio pagado a los arrieros era de 4,5-5p corrientes por el mismo viaje, lo que viene a indicar la cantidad que se quedaban los caciques por cada indio proporcionado para el trajín[1420].

Figura 8.46. Arrieros chilenos (c. 1900)[1421]

En 1586, respondiendo a un cuestionario remitido por el virrey Fernando de Torres y Portugal, el corregidor de Potosí, Diego Cabeza de Vaca, le informaba sobre el comercio que practicaban los indios en los siguientes términos:

Los de la tierra fría, que son de la provincia de los Pacajes, entran en los valles calientes, así donde se da el maíz como coca, trigo y demás cosas que tengo referidas, y traen del ganado que tienen, que son los carneros de esta tierra, y lana de ellos y vestidos que de esta lana hacen, y la sal que hay en su tierra, y con esto compran haciendo trueque del maíz y la coca y demás cosas que en su tierra faltan; […] *también estos indios llevan los dichos carneros y el chuño que en su tierra cogen cargado en ellos a la villa de Potosí, y allí lo venden a plata, con lo cual pagan sus tasas y tributos, aunque también dan de tasa y tributo los dichos carneros y el dicho chuño y algunas otras menudencias.* […] *También estos indios se alquilan para arrieros de los carneros de la tierra que los españoles tienen, que son en mucha y muy gran cantidad, con los cuales se trajinan y acarrean las mercaderías que en este reino van de un cabo a otro*[1422]*.*

[1416] Un grano = 1/96 p.
[1417] Un tomín = 1/8 p.
[1418] ESPINOSA, W. (Ed.) *Visita hecha a la provincia* … Pág. 219.
[1419] PLATT, T.; BOUYSSE-CASSAGNE, T.; HARRIS, O. *Qaraqara-Charka* …Pag. 422.
[1420] PLATT, T.; BOUYSSE-CASSAGNE, T.; HARRIS, O. *Qaraqara-Charka* … Pág. 424.
[1421] PALLIERE, L. *Arrieros a caballo hacia 1900*. https://www.memoriachilena.gob.cl/602/w3-article-121584.html. Consultada el 18 de julio de 2024. Modificada.
[1422] CABEZA DE VACA, D. "Descripción y relación … Pág. 350.

La contratación como arriero forzado por parte del corregidor era especialmente perjudicial para los indios. Los daños económicos que esta persona sufría durante el transporte sumaban unos 50p en el trayecto de Cuzco a Potosí, pero también padecía graves y duraderos quebrantos morales y familiares. Al tener que abandonar su ganado en los pastos de la comunidad mientras duraba el trajín, se lo robaban sin que la mujer ni los hijos pudieran impedirlo. Las chácaras tampoco eran convenientemente atendidas pues la esposa debía cuidar a los niños y la casa, además de hilar y hacer ropa. Las muertes de arrieros durante el trajín y la renuncia de algunos a volver a su comunidad, en donde podría estar aguardándoles la participación en un nuevo viaje o la mita minera, tenían como consecuencia inmediata un descenso poblacional cada vez más intenso. Esta circunstancia constituía un nuevo problema ya que, al haber menos trabajadores potencialmente utilizables en el trajín, los que quedaban eran requeridos cada vez con mayor frecuencia, lo que forzaba, a su vez, a nuevos abandonos reduciéndose aún más los moradores de los ayllus. Los indios abocados a participar en esta abusiva contratación por parte de los corregidores la temían tanto o más que ir a la mita de Potosí, con el agravante de que a ella se iba tres o cuatro veces en la vida mientras que los corregidores cambiaban cada poco tiempo y el nuevo siempre venía con ansias de enriquecerse en el breve periodo en el que ejercía su labor. En la práctica, esta situación suponía que la posibilidad de participar en un trajín forzado era casi permanente.

Una relación de 1596 cuenta cómo los corregidores obligaban a los indios a realizar viajes de Cuzco a Potosí llevando hoja de coca o vino usando a los caciques como intermediarios:

> *El trajín es en esta manera: el corregidor de una provincia manda a los caciques de su distrito le den cien indios para que vayan con su ganado del mismo corregidor a Paucartambo por coca, a los valles de Arequipa por vino, y unas veces compra él mismo la coca o vino para cargarlo en su ganado, otras veces la coca o vino es de otro y él, por la paga que le dan con los indios y ganado que tiene, se obliga a ponerlo en Potosí, que es lo que dicen fletar coca o vino, y también dan los corregidores muchos mandamientos a diferentes soldados y amigos para que los caciques de su jurisdicción les den los indios que él manda y señala. La paga que dan a cada indio por un mes son cinco pesos de a ocho reales; sacados ya los indios, reciben el ganado por cuenta, y van con él hasta el pueblo donde han de cargar de coca o vino, y después vuelven hasta sus pueblos de donde salieron y allí se truecan, y van otros hasta Potosí, y con todo este viaje de ordinario y a veces más se tardan seis y siete meses y adviértase que a los que truecan para ir a Potosí con el ganado y carga no les pagan lo que tardan en volver de Potosí a sus pueblos, y de algunos días acá, por ser tan pocos los indios que hay, no se truecan sino que unos mismos hacen el viaje entero*[1423].

En la Tabla 8.14[1424] se muestran, comparadas, las características de dos trajines promedio prácticamente coetáneos llevados a cabo por estas autoridades. El primero, de 1596, se ha tomado de la relación del citado Antonio de Ayans; el segundo, de ¿1603? es un parecer de Alonso Messia dirigido al virrey Luis de Velasco. Ambos son similares en contenidos. Una simple lectura de la citada tabla muestra los abusos cometidos por los corregidores con los indios bajo su tutela. Cada nativo participante en un trajín llevaba dos llamas suyas en las que cargaba su comida, una manta y una estera para cubrirse de noche y defenderse del frío y de la lluvia, ya que siempre dormían en el campo. Además de cuidar de ellas, debía responsabilizarse también del ganado de la recua hasta sus últimas consecuencias, tal como indica la Relación de Ayans, que denuncia la situación cuando se perdía alguna llama:

[1423] ANÓNIMO. "Breve Relación de los agravios que reciben los indios que hay desde cerca del Cuzco hasta Potosí, que es lo mejor y más rico del Perú". 1596. En *VARGAS, R. Pareceres jurídicos en asuntos de Indias. Derecho PUCP*. Nº 10-11. Pág. 43.

[1424] (1) AYANZ, A. "Breve relación …". Págs. 252-257; (2) GLAVE, L.M. *Trajinantes* … Págs. 72-78; (3) MESSIA, A. "Memorial sobre la cédula real del servicio personal de los indios de 1601". En *ALDEA, Q. El indio peruano y la defensa de sus derechos (1596-1630).* Lima. 1993. Págs. 386-388.

CONCEPTO	1596	1603?
Jornal mensual	5 p/mes	5 p/mes
Pago de la vuelta del viaje	No	No
Pago de comida		No
Consumo mensual durante el viaje	½ fanega de chuño (7 p) Charqui (3 p) Harina de quinua, ají y pescado seco (3,5 p) Hoja de coca (1 p) Total: 14,5 p No computado: vestidos, ollas, otras cosas, tasa que pagan, dos carneros para llevar la comida, chuse para dormir y una estera	½ fanega de maíz y chuño (4 p) Charqui (3 p) Harina de quinua y pescado seco (2 p) Total. 9 p No computado: ollas y uno o dos carneros en que llevan la comida
Elaboran sogas de icho y arneses para la carga	Si pero no se les paga	Si pero no se les paga
Pagan el ganado que se pierde en el trajín	Si	
Pagan la coca perdida	Si	
Sufren pérdida de ganado y de cosechas en sus ayllus	Si	Si
Sufren daño moral	Si	Si
Pérdida de habitantes en los ayllus		Si

p: peso corriente.

Tabla 8.14. Características de dos trajines en 1596 y ¿1603?

> […] *el ganado que se les entregó para chacanear, si se huyó alguno, como acontece de noche cuando pasa alguna zorra por junto a ellos, se alejan tanto que, cuando a la mañana quieren cargar, están tan apartados algunos que ni saben de ellos ni adonde ir a buscarlos; o, si acaso han hurtado otros indios algún ganado de noche, que se sabe se suele hacer esto muy de ordinario, si los pobres que trajinan no dan alguna señal de que murió de cansado o viejo o de enfermedad, se lo hacen pagar por entero. Y siempre el carnero muerto o perdido dice el español, cuyo era, que era el mejor de la manada y que se le hurtaron para padre y hacer casta. Y así le vienen a pagar por cada uno 10 pesos. Y puédese creer no le bastará, porque entre sí mismos hallan carneros tan buenos y mejores y por menos plata. Verdad es que hay algunos españoles, aunque pocos, que no llevan esto por el punto crudo sino con más conveniencia y cristiandad.*

Una variante de contratación más favorable para los indígenas consistía en que voluntariamente se alquilasen como arrieros, estableciendo compromisos personales con el carnerero sin mediar los caciques. En estos casos, la duración del contrato no solía ser por un viaje único con destino definido, sino más bien por un tiempo acordado previamente (de seis meses a varios años).

Una provisión del virrey Martín Enríquez de 30 de septiembre de 1582 mandaba que los asientos que los indios hicieren con los trajineros de carneros y arrieros de mulas fueran por meses y que, en cualquier caso, se les pagase el tiempo que tardasen en el viaje[1425]. El nativo contratado recibía un adelanto del salario, quedando vinculado laboralmente al dueño de la recua durante el periodo pactado. Las cantidades percibidas variaban de unos convenios a otros. Entre 1650 y 1685 eran de unos 80 a 130p anuales[1426], a los que había que añadir algún pago adicional como 12 varas de cordellate[1427], alpargatas o un real diario para la alimentación.

Mediante real cédula de 7 de noviembre de 1680 el rey mandó que se señalasen a los indios de los obrajes, haciendas, estancias de ganado y otras ocupaciones los jornales suficientes para

[1425] ESQUIVEL, D. *Noticias cronológicas* ... Tomo I. Pág. 245.
[1426] ESCOBARI, L. *Producción y comercio* ... Págs. 148-149.
[1427] Cordellate: Tela basta de lana.

compensar su trabajo. Tras consultar con distintas autoridades eclesiales y civiles, el virrey duque de la Palata emitió una disposición en 1687 en la que establecía estos salarios por provincias. En concreto, a los arrieros, en promedio, les asignó los siguientes[1428]:

- Arrieros de mulas: lo que concertaren, con un mínimo de 4r/día, más la comida (Figura 8.47)[1429].
- Peones de los arrieros de mulas: lo que concertaren, con un mínimo de 3r/día, más comida.
- Arrieros de llamas: 3r/día, más la comida.

Figura 8.47. Arrieros de mulas de comienzos del siglo XIX

Sin embargo, la situación de los arrieros podía ser realmente terrible en algunas ocasiones. En 1690 así les ocurría a algunos nativos del Tucumán cuando los encomenderos abusaban de su posición dominante y los llevaban a la fuerza conduciendo reatas de mulas al Alto Perú. El siguiente caso puede ser representativo de esta situación y de cómo la Iglesia intentó resolverla mediante una estrategia que involucraba el mantenimiento de la salud física y espiritual de los naturales, la pacificación del territorio, los ingresos del propio obispado y la pena de excomunión y vergüenza pública[1430]. Durante el viaje que Juan Bravo Dávila (Figura 8.48)[1431], obispo del Tucumán, hizo a su obispado en 1690, cuando llegó a la ciudad de Salta tuvo noticia de que muchos pueblos del distrito y otros de la provincia de Tucumán estaban despoblados debido a que los encomenderos de los indios calchaquíes los habían llevado a la fuerza a sus tierras originarias en donde trabajaban las haciendas de viñas, trigo y maíz que eran propiedad de aquellos.

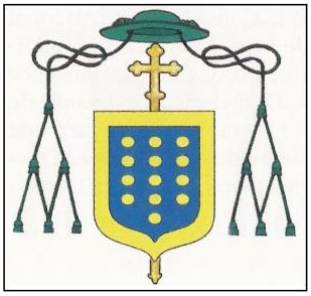


Figura 8.48. Escudo del obispo Juan Bravo
Juan Bravo Dávila (1687-1691)

[1428] DUQUE DE LA PALATA. *Arancel de los jornales que se han de pagar a los indios*. Providence. Rhode Island. 1687. 32 págs.
[1429] SERRERA, R.M. *Tráfico terrestre* ... Págs. 185, 227. Modificada.
[1430] Testimonios de la visita del obispo de Tucumán, 1690. Archivo General de Indias. Charcas, 137. En *ROJAS, E.M. (Ed.) Documentos para la historia lingüística de Hispanoamérica, siglos XVI a XVIII.* Vol. IV. Argentina, Tucumán. Nº 24. Madrid. 2008.
[1431] http://heraldicaargentina.blogspot.com.es/2014/03/escudo-de-monsenor-juan-bravo-davila-y.html. Consultada el 4 de marzo de 2015.

Al estar estos cultivos a 20 y 30 leguas de distancia de sus pueblos, no solo no recibían la doctrina por los curas sino que, lejos del control de las autoridades, tenían la posibilidad real de rebelarse y guerrear, como ocurrió antes de ser definitivamente sometidos en 1666 y reubicados en reducciones. Exhortados los encomenderos por el clero para que los devolviesen a los pueblos a fin de que viviesen como cristianos, no atendieron la petición pues, no solo se estaban sirviendo de los nativos para atender las haciendas sino que los enviaban con recuas de mulas al Alto Perú en donde la mayoría de ellos se perdía o moría, contraviniendo así las cédulas reales que prohibían esta práctica. Además, al estar los pueblos prácticamente vacíos, los encomenderos se negaban a abonar a los curas el estipendio de 12r que estaba establecido para su sustento y éstos, al no tener con qué mantenerse, hacían dejación de sus funciones pastorales. Para corregir esta situación que podía conducir a un estado de guerra que fuera causa de graves daños para la provincia, el obispo emitió el 7 de enero de 1691 un auto por el que mandaba a los encomenderos que antes de los treinta días de ser notificados del mismo, devolvieran todos los indios a sus pueblos y reducciones, manteniéndoles en ellos sin poderlos sacar, sin que lo consintieran los curas ni los curacas, so pena para todos aquellos que contravinieran el auto de ser excomulgados públicamente con *excomunión mayor ipso facto incurrenda y citación para la tablilla*[1432]. Se ignora si la amenaza fue efectiva o no. El caso es que el obispo falleció ese mismo año de 1691 y el obispado quedó descabezado hasta que en 1698 fue nombrado su sucesor, Juan Manuel Mercadillo. La falta del impulsor de la excomunión y los intereses en juego en la crianza y transporte de las mulas al Alto Perú no dan pie a suponer un desenlace favorable para los calchaquíes.

Retomando el asunto de los arrieros indígenas, las cuadrillas (partidas) solían contratarse o estar formadas por grupos de una decena de indios. El número de animales que conducía cada uno de ellos se negociaba, siendo lo normal diez llamas por persona aunque, con el tiempo, aumentó a quince. Además de atender la marcha de los animales y cuidar de ellos, tenían que hacer las sogas de los arreos, acondicionar los cestos, buscar leña y hierba durante el camino para la alimentación de las llamas y ocuparse de las necesidades del carnerero que iba con ellos[1433].

Dentro del coste total del viaje, el debido a la mano de obra arriera era el más alto de todos, llegando en ocasiones hasta el 65% del total en el trayecto Cuzco-Potosí (1590). No obstante, las ganancias anuales podían superar el 25%[1434].

8.11. Los fletes

Los datos sobre fletes entre los cocales (o almacenes) y los centros de consumo o distribución de los que se tiene noticia se muestran en la Tabla 8.15. Su precio dependía del trayecto y de la época. En ella se expresan tal como se indica en la bibliografía: unas veces en pesos

[1432] Excomunión mayor era la que privaba al bautizado del disfrute y beneficio de todos los bienes públicos y comunes sujetos a la jurisdicción de la Iglesia. Si era ipso facto incurrenda, significaba que era válida desde el mismo momento en que se incurría en la falta. En cuanto a la citación para la tablilla cabe decir lo siguiente: para que la excomunión fuera eficaz, la Iglesia decretó la difusión y publicación de los nombres de los excomulgados mediante la colocación de tablillas o listas en las puertas de todas las iglesias y conventos, exhortando simultáneamente a párrocos y a sacristanes a denunciarlos públicamente en la misa mayor para que así fuera de general conocimiento y vergüenza. (1) LÁRRAGA, F.; SANTOS, F. *Promptuario de la theologia moral*. 4ª edición. Madrid. 1790. Págs. 287-307; (2) MARTÍNEZ, R.M. *"*La pena de excomunión en las fuentes canónicas de la Nueva España (Concilios Provinciales Mexicanos I-II)*"*. *Quinto Centenario*. Nº. 12. 1987. Págs. 41-70.

[1433] GLAVE, L.M. "La hoja de coca y el mercado interno colonial: la producción de los trajines". En *MURRA, J. (Ed.) Visita a los valles de Sonqo en los yungas de coca de La Paz (1568-1570).* Madrid. 1991. Págs. 593-598.

[1434] GLAVE, L.M. *Trajinantes* … Pág. 109.

ensayados (pe) y otras en pesos corrientes (pc). En cualquier caso los primeros se han traducido a corrientes de 8r en función de la tasa de equivalencia del momento.

AÑO	CESTOS	TRAYECTO	FLETE POR CESTO (fuente)[1435]
1549 a 1552		Tiraque-Potosí	4 pc (1)
1549 a 1552		Chuquioma-Tiraque	1 pc (2)
1557		Tiraque-Potosí	2 pc (3)
1594	6.000	Cuzco-Potosí	1,5 pe (2,25 pc) (4)
1595	500	Paucartambo-Totora	2 pe (3 pc) (5)
1606		Mizque-La Plata	0,75-1 pc (6)
1607		Mizque-La Plata	1 pc (7)
1608		Mizque-La Plata	0,75 pc (7)
1610		Cuzco-Potosí	1,5 pe (2,34 pc) (8)
1637	1.365	Suri (La Paz)-Oruro	0,75 pc (9)
1652		La Plata-Potosí	5 pc/mula (= 0,3 pc/cesto). En mulas (10)
1657 a 1690		Cuzco-Potosí	2 pc/arroba (=cesto aprox.). En mulas (11)
1675		La Paz-Potosí	1,5 pc/arroba (=cesto aprox). En mulas (12)
1685	840	Cuzco-Minas de Pichacani	0,5 pc (13)
1686	500	La Paz-Potosí	10 pc/mula (=0,84 pc/cesto). En mulas (14)
1782	120	Oruro-Potosí	1,4 pc (15)

Tabla 8.15. Precio del flete de transporte de coca

Los fletes que se indican en la tabla corresponden a recorridos bastante diversos y, a tenor de los datos disponibles, parece que salvo contadas excepciones, no sobrepasaron los 2,5pc/cesto.

En 1798, el coste de sacar la coca de los yungas a La Paz mediante mulas era de 4r el cesto[1436].

[1435] (1) PLATT, T.; BOUYSSE-CASSAGNE, T.; HARRIS, O. *Qaraqara-Charka* … Págs. 423, 424 ; (2) PLATT, T.; BOUYSSE-CASSAGNE, T.; HARRIS, O. *Qaraqara-Charka*… Pág. 423 ; (3) Pleito fiscal de D. Francisco de Mendoza sobre la encomienda de Pocona, 14.12.1558 a 20.11.1560. Archivo General de Indias. Justicia, 428. N. 2, F. 94r ; (4) GLAVE, L.M. *Trajinantes* ... Pág. 111. En esta época aproximadamente: 1 p ensayado = 1,5 p corriente; (5) GLAVE, L.M. *Trajinantes* ... Pág. 67-68. En esta época aproximadamente: 1 p ensayado = 1,5 p corriente ; (6) MERUVIA, F. *Historia de la coca. Los yungas de Pocona y Totora (1550-1900)*. La Paz. 2000. Págs. 80 nota 85, 119; (7) MERUVIA, F. *Historia de la coca* … Pág. 119; (8) CAPOCHE, L. "Del uso que han tenido los indios … Pág. 233. En esta época aproximadamente: 1 p ensayado = 1,56 p corriente; (9) CHOQUE, R. "Mercadeo ...". Pág. 153; (10) ESCOBARI, L. *Producción y comercio* ... Pág. 146; (11) ESCOBARI, L. *Producción y comercio* ... Pág. 144; (12) ESCOBARI, L. *Producción y comercio* ... Pág. 145; (13) ESCOBARI, L. *Producción y comercio …Bolivia colonial.* Pág. 431; (14) ESCOBARI, L. *Producción y comercio …Bolivia colonial.* Pág. 269; (15) José Murillo contra José Moya Flores sobre deuda de pesos (1783). Archivo de Casa de Moneda de Potosí. Expediente CGI-491. F. 8r.

[1436] Informe del Pedro Vicente Cañete sobre la alcabala de la coca de los yungas de La Paz. Potosí, 26 de julio de 1798. Archivo General de Indias. Buenos Aires, 511. s/f. Pág. 8.

9. BIBLIOGRAFÍA

9.1. Fuentes primarias

ACOSTA, J. de. *Historia natural y moral de las Indias*. Las Rozas (Madrid). 2002.

ACOSTA. J. de. *Historia natural y moral de las Indias.* 1590. En BIBLIOTECA VIRTUAL MIGUEL DE CERVANTES. https://www.cervantesvirtual.com/obra-visor/historia-natural-y-moral-de-las-indias--0/html/fee5c626-82b1-11df-acc7-002185ce6064_27.html#I_0_. Consultada el 20 de octubre de 2024.

ALCEDO, D. "Plano geográfico e hidrográfico del distrito de la Real Audiencia de Quito y descripciones de las provincias, gobiernos y corregimientos que se comprenden en su jurisdicción y las ciudades y villas, asientos y pueblos que ocupan sus territorios, 1766". En *PONCE, P. (Ed.) Relaciones histórico-geográficas de la Audiencia de Quito (siglo XVI-XIX)*. Consejo Superior de Investigaciones Científicas. Madrid. 1992.

ALCEDO, D. "Descripción geográfica de la Real Audiencia de Quito". En *DANTIN J. Exploradores y conquistadores de Indias. Relatos geográficos.* Madrid. 1934.

ANÓNIMO. "Actas de los Libros de Cabildo del Cuzco. 1545-1548". *Revista Histórica del Cuzco*. Nº 9. 1958.

ANÓNIMO. "Actas de los Libros de Cabildo del Cuzco. 1549". *Revista Histórica del Cuzco*. Nº 10. 1959.

ANÓNIMO. "Averiguación y liquidación de cuentas por los contadores nombrados". En *PLATT, T.; BOUYSSE-CASSAGNE, T.; HARRIS, Qaraqara-Charka. Mallku, Inka y Rey en la provincia de Charcas (siglos XV-XVII).* La Paz. 2006.

ANÓNIMO. "Breve Relación de los agravios que reciben los indios que hay desde cerca del Cuzco hasta Potosí, que es lo mejor y más rico del Perú". 1596. En *VARGAS, R. Pareceres jurídicos en asuntos de Indias. Derecho PUCP*. Nº 10-11.

ANÓNIMO. "Descripción circunstanciada de los productos y comercio de la villa de Oruro". *El Correo de Comercio de Buenos Aires.* Tomo I. Nº 12. Buenos Aires. 1810.

ANÓNIMO. "Descripción de la ciudad de Tunja sacada por las informaciones hechas por la justicia de aquella ciudad en 30 de mayo de 1610". En *VALENCIA, P. (1555-1620) Descripción de Indias.* Tomo I. Mss. 3064. Biblioteca Nacional de España.

ANÓNIMO. "Descripción de la ciudad de Tunja, sacada de las informaciones hechas por la justicia de aquella ciudad en 30 de mayo de 1620 años". En *PATIÑO, V.M. (Ed.) Relaciones geográficas de la Nueva Granada (Siglos XVI a XIX). Cespedesia*. Nº 45-46. Suplemento 4. 1983.

ANÓNIMO. "Esquema del puente y sus daños". Archivo Nacional de Bolivia, EC 1778, 122. En *LIMPIAS, V.H. Los puentes sobre el río Pilcomayo: 1650-2011.* Academia Nacional de Ciencias de Bolivia. https://www.academia.edu/24287097/LOS_PUENTES_SOBRE_EL_R%C3%8DO_PILCOMAYO_1650_2011. Consultada el 7 de junio de 2025.

ANÓNIMO. "Memoria y capitulación que toma por mi… corregidor de esta ciudad del Cuzco… para seguridad y pasaje del río Apurímac con Juan López Portillo…". *Revista del Archivo Histórico del Cuzco.* Nº 3. 1952.

ANÓNIMO. "Relación de Popayán y del Nuevo Reino, 1559-1560". En *PATIÑO, V.M. (Ed.) Relaciones*

geográficas de la Nueva Granada (siglos XVI a XIX). Cespedesia. Nº 45-46. Suplemento 4. 1983.

ANÓNIMO. "Relación que hacen los quipocamayos de las chácaras de coca de los cuatro años que pagaron sin tasa a don Alonso de Montemayor". En *PLATT, T.; BOUYSSE-CASSAGNE, T.; HARRIS, O. Qaraqara-Charka. Mallku, Inka y Rey en la provincia de Charcas (siglos XV-XVII).* La Paz. 2006.

ANÓNIMO. *El libro del cabildo de la ciudad del Cuzco.* Lima. 1982.

ANÓNIMO. *Libro del Cabildo de la Ciudad de San Juan de la Frontera de Huamanga, 1539-1547.* Lima. 1966.

ANÓNIMO. *Recopilación de leyes de los Reynos de las Indias mandadas imprimir y publicar por la Majestad Católica del Rey Don Carlos II, nuestro Señor.* Vol. II. Madrid. 1791

ANÓNIMO. *Relación de la coca y de su origen y principio y por qué es tan ussada y apetecida de los indios naturales deste Reyno del Pirú*. Bogotá. 1996.

ANÓNIMO. *The Drake Manuscript.* Londres. 1996.

Antonio González Ortega sobre que D. Manuel Alday reciba los efectos estipulados según contrato. Archivo Casa de Moneda de Potosí. CGI-836.

Archivo Arzobispal de Lima. Sección Visitas Eclesiásticas Curatos. Legajo 14. Exp. 6. Año 1773. En BOTERO, S. "Elementos para leer un palimpsesto: indígenas, caminos, piedras, mulas y caballos en Colombia". *Boletín de Antropología Universidad de Antioquia*. Vol. 20. Nº 37.

Archivo General de la Nación. Correos. SC 18 ,1. Doc. 19. En BONNETT, D. "El camellón de la Sabana. De camino al río Grande de la Magdalena". En *BAUTISTA, A.F.; ACUÑA, B.O.; MORA, K.G. (Coord.) Los caminos antiguos del altiplano cundiboyacense.* Tunja. 2021.

Archivo General de la Nación. Mapoteca 4. Mapa 130 A. LANGEBAEK, C.H. "Caminos del piedemonte oriental". En *USECHE, M. (Ed.) Caminos reales de Colombia.* Santafé de Bogotá. 1995.

Archivo General de la Nación. Sección Colonia. Mejoras materiales. Tomo XVIII. En LANCHEROS, F.A. *Caminos coloniales: una historia de las vías de comunicación en la región central del Nuevo Reino de Granada en el siglo XVIII.* Trabajo de investigación presentado como requisito parcial para optar al título de Magíster en Historia. Universidad Nacional de Colombia. Bogotá. 2017.

Archivo General de la Nación. Sección Colonia. Mejoras materiales. Tomo XXI. En LANCHEROS, F.A. *Caminos coloniales: una historia de las vías de comunicación en la región central del Nuevo Reino de Granada en el siglo XVIII.* Trabajo de investigación presentado como requisito parcial para optar al título de Magíster en Historia. Universidad Nacional de Colombia. Bogotá. 2017.

Archivo General de la Nación. Sección Colonia. Miscelania. 39, 76, D.91. En LANCHEROS, F.A. *Caminos coloniales: una historia de las vías de comunicación en la región central del Nuevo Reino de Granada en el siglo XVIII.* Trabajo de investigación presentado como requisito parcial para optar al título de Magíster en Historia. Universidad Nacional de Colombia. Bogotá. 2017.

Archivo General Militar de Madrid. CABRER, C.F. Croquis de la ciudad de Santa Fe de Bogotá y sus inmediaciones. Santa Fe, 15 de abril de 1797. Sig. COL-17/8. https://bibliotecavirtual.defensa.gob.es/BVMDefensa/es/consulta/registro.do?id=113299. Consultada el 16 de febrero de 2025.

Archivo Histórico de Antioquia. Caminos. Tomo 71. 1778. F 411r-419v. En BOTERO, S. "Elementos para leer un palimpsesto: indígenas, caminos, piedras, mulas y caballos en Colombia". *Boletín de Antropología Universidad de Antioquia.* Vol. 20. Nº 37.

Archivo Histórico de Antioquia. Caminos. Tomo 3252. 1819. Sin foliar. En BOTERO, S. “Elementos para leer un palimpsesto: indígenas, caminos, piedras, mulas y caballos en Colombia”. *Boletín de Antropología Universidad de Antioquia.* Vol. 20. Nº 37.

Archivo Regional de Boyacá. Fondo Cabildo de Tunja. Libro Segundo. F. 28. 22 de agosto de 1544. En ACUÑA, B.O. “Camino antiguo Santafé-Tunja …”.

ARRIAGA, P.J. de. “La extirpación de la idolatría en el Perú”. En *ESTEVE, F. Crónicas peruanas de interés indígena*. Madrid. 1968.

Asiento que en nombre de los Reyes, se fizo con Juanolo Berardi sobre el flete de doce navíos aparejados y provistos de todo lo necesario para enviar a las Indias. Valladolid, 9 de abril de 1495. En *ANÓNIMO. Colección de documentos inéditos relativos al descubrimiento, conquista y organización de las antiguas posesiones españolas en América y Oceanía.* Tomo 38. Madrid. 1882.

AYANZ, A. “Breve relación de los agravios que reciben los indios que hay desde cerca del Cuzco hasta Potosí…., 1596”. En *ALDEA, Q. El indio peruano y la defensa de sus derechos (1596-1630).* Lima. 1993.

AZARA, F. *Apuntamientos para la historia natural de los quadrúpedos del Paraguay y Río de la Plata.* Tomo 2. Madrid. 1802.

BANDERA, D. "Relación general de la disposición y calidad de la provincia de Guamanga, llamada San Joan de la Frontera, y de la vivienda y costumbres de los naturales della. Año de 1557". En *JIMÉNEZ DE LA ESPADA, M. Relaciones geográficas de Indias. Perú.* Tomo I. Madrid. 1965.

BISCAY, A. du. “Relación de un viaje al Río de la Plata y de allí por tierra al Perú con observaciones sobre los habitantes, sean indios o españoles, las ciudades, el comercio, la fertilidad y las riquezas de esta parte de América”. *Cervantesvirtual.com.* https://www.cervantesvirtual.com/obra-visor/relacion-de-un-viaje-al-rio-de-la-plata-y-de-alli-por-tierra-al-peru-con-observaciones-sobre-los-habitantes-sean-indios-o-espanoles-las-ciudades-el-comercio-la-fertilidad-y-las-riquezas-de-esta-parte-de-america--0/html/ff574148-82b1-11df-acc7-002185ce6064_9.html#I_3_. Consultada el 24 de agosto de 2024.

BORJA, A. “Relación en suma de la doctrina e beneficio de Pimampiro y de las cosas notables que en ella hay, de la cual es beneficiado el P. Antonio Borja, c. 1591”. En *JIMÉNEZ DE LA ESPADA, M. Relaciones geográficas de Indias. Perú*. Tomo II. Madrid. 1965.

BOUGAINVILLE, L.A. *Viaje alrededor del mundo por la fragata del rey La “Boudeuse” y la fusta La “Estrella” en 1767, 1768 y 1769.* Buenos Aires. 1946.

BRY, T. *America.* Madrid. 1997.

BUENO, C. “Descripción de las provincias pertenecientes al obispado de La Paz”. En *BUENO, C. Descripción de las provincias de los obispados y arzobispados del virreinato del Perú.* Lima. 1778.

CABEZA DE VACA, D. “Descripción y relación de la ciudad de La Paz”. 1586. En *JIMÉNEZ DE LA ESPADA, M. Relaciones geográficas de Indias*. Tomo I. Madrid. 1965.

CABOTO, S. *Mapamundi.* 1544. Tabula prima. Leyenda 7. https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b55011003p/f1.item.zoom. Consultada el 30 de octubre de 2024.

CALANCHA, A.; TORRES, B. *Crónicas agustinianas del Perú.* Tomo I. Madrid. 1972.

CALVETE, J. “Vida de don Pedro Gasca”. En *ANÓNIMO. Crónicas del Perú.* Tomo V. Madrid. 1965.

Capitulación de la reina con el marqués Don Francisco Pizarro sobre la conquista y gobernación de la provincia de la Nueva Castilla llamada Perú. Toledo, 26 de julio de 1529. En *ANÓNIMO. Colección de documentos inéditos relativos al descubrimiento, conquista y organización de las antiguas posesiones españolas en América y Oceanía.* Tomo 19. Madrid. 1873.

Capitulación que se tomó con Don Juan de Espes para la conquista de la Nueva Andalucía. 1536. En *ANÓNIMO. Colección de documentos inéditos relativos al descubrimiento, conquista y organización de las antiguas posesiones españolas en América y Oceanía.* Tomo 22. Madrid. 1874.

Capitulación que se tomó con Don Pedro de Mendoza para la conquista del Río de la Plata. 1534. En *ANÓNIMO. Colección de documentos inéditos relativos al descubrimiento, conquista y organización de las antiguas posesiones españolas en América y Oceanía.* Tomo 22. Madrid. 1874.

Capitulación que se tomó con Francisco de Montejo para la conquista de Yucatán. 1526. En *ANÓNIMO. Colección de documentos inéditos relativos al descubrimiento, conquista y organización de las antiguas posesiones españolas en América y Oceanía.* Tomo 22. Madrid. 1874. Pág. 205.

Capitulación que se tomó con Rodrigo de Bastidas para la población de la provincia y puerto de Santa Marta. 1524. En *ANÓNIMO. Colección de documentos inéditos relativos al descubrimiento, conquista y organización de las antiguas posesiones españolas en América y Oceanía.* Tomo 22. Madrid. 1874.

CAPOCHE, L. "Del uso que han tenido los indios de este reino con la coca, 1610". En *SAIGNES, T. Capoche, Potosí y la coca: el consumo popular de estimulantes en el siglo XVII. Revista de Indias*. Vol. 48. Nº 182-183. 1988.

CAPOCHE, L. *Relación general de la villa imperial de Potosí*. Madrid. 1959.

Carta al rey de Esteban de Urizar Arespacochaga. Salta, 24 de noviembre de 1708. En *CÁRCANO, R.J. Historia de los medios de comunicación y transporte en la República Argentina.* Tomo I. Buenos Aires. 1893.

Carta avisando al Obispo de Badajoz haber nombrado a Juan Aguado por capitán de las cuatro carabelas que han de ir a las Indias. Madrid, 12 de abril de 1495. En *ANÓNIMO. Colección de documentos inéditos relativos al descubrimiento, conquista y organización de las antiguas posesiones españolas en América y Oceanía.* Tomo 38. Madrid. 1882.

Carta de Fletamento, prot. 119-191. Escritura Pública Juan Flores Bastidas. En *ESCOBARI, L. Producción y comercio en el espacio sur andino en el siglo XVII.* Cuzco-Potosí 1650-1700. La Paz. 1985.

Carta de fray Domingo de Santo Tomás al rey, 10 de diciembre de 1563. Archivo General de Indias. Lima, 313. En *OLMEDO, M. Jerónimo de Loaysa, O.P., pacificador de españoles y protector de indios.* Granada. 1990.

Carta de Ignacio Florez al virrey Vertiz, La Paz, 30 de julio de 1782. LEMA, A.M. "Profesión: cocalero. Historia de la defensa de la coca, siglos XVI-XX". En *ARZE, S.; BARRAGÁN, R.; ESCOBARI, L.; MEDINACELI, X. Etnicidad, economía y simbolismo en los Andes. II Congreso Internacional de etnohistoria.* Coroico. 1992.

Carta de Juan de Vivero al rey de España, Cuzco 24 de enero de 1572. Archivo General de Indias. Lima, 314.

Carta del Arzobispo de La Plata, don Juan Queipo de Llano y Valdés, a S.M. acompañando testimonio de la tercera visita que, como Obispo de La Paz, hizo a su diócesis, antes de su

promoción al Arzobispado. 18 de mayo de 1696. En *MAURTÚA, V.M. Juicio de límites entre el Perú y Bolivia. Prueba peruana.* Vol. 11. Barcelona. 1906.

Carta del licenciado Cepeda sobre la Villa de Tarija, La Plata 10 de febrero de 1590. En *CONTI, V.E.; SICA, G. "Arrieros andinos de la colonia a la independencia. El negocio de la arriería en Jujuy, Noroeste Argentina". Nuevo Mundo Mundos Nuevos.* 2011. Nº 26. http://journals.openedition.org/nuevomundo/60560 ; DOI:https://doi.org/10.4000/nuevomundo.60560. Consultada el 16 de julio de 2024.

Carta del licenciado Lope García de Castro al Consejo de Indias. Lima, 8 de enero de 1565. En *LEVILLIER, G. Gobernantes del Perú. Cartas y papeles.* Tomo III. Madrid. 1921.

Carta del licenciado Pedro de la Gasca al Consejo de Indias. Lima, 2 de mayo de 1549. En *MARQUES DE MIRAFLORES; SALVA, M. Colección de documentos inéditos para la historia de España.* Tomo L. Madrid. 1867.

Carta del licenciado Pedro de la Gasca al Consejo de Indias. Lima, 17 de julio de 1549. En *MARQUES DE MIRAFLORES; SALVA, M. Colección de documentos inéditos para la historia de España.* Tomo L. Madrid. 1867.

Carta del licenciado Pedro de la Gasca al Consejo de Indias. Lima, 21 de septiembre de 1549. En *MARQUES DE MIRAFLORES; SALVA, M. Colección de documentos inéditos para la historia de España.* Tomo L. Madrid. 1867.

Carta del licenciado Pedro de La Gasca al Consejo de Indias. Lima, 8 de noviembre de 1549. En *LEVILLIER, G. Gobernantes del Perú. Cartas y papeles.* Tomo I. Madrid. 1921.

Carta del virrey conde de Alba de Liste a los oficiales reales de Huancavelica. Lima, 28 de febrero de 1658. Archivo General de la Nación. Lima. SM_DOC_02_96.

Carta del virrey Francisco de Toledo al rey. Cuzco, 1 de marzo de 1572. En *LEVILLIER, G. Gobernantes del Perú. Cartas y papeles.* Tomo III. Madrid. 1921.

Carta del virrey Francisco de Toledo al rey. La Plata, 20 de marzo de 1574. En *LEVILLIER, G. Gobernantes del Perú. Cartas y papeles.* Tomo V. Madrid. 1924.

Carta del virrey Francisco de Toledo al rey. La Plata, 26 de diciembre de 1573. Carta 1. En *LEVILLIER, G. Gobernantes del Perú. Cartas y papeles.* Tomo V. Madrid. 1924.

Carta del virrey Francisco de Toledo al rey. La Plata, 26 de diciembre de 1573. Carta 2. En *LEVILLIER, G. Gobernantes del Perú. Cartas y papeles.* Tomo V. Madrid. 1924.

Carta del virrey Francisco de Toledo al rey. La Plata, 30 de noviembre de 1573. En *LEVILLIER, G. Gobernantes del Perú. Cartas y papeles.* Tomo V. Madrid. 1924.

Carta del virrey Francisco de Toledo al rey. Lima, 11 de octubre de 1579. En *LEVILLIER, G. Gobernantes del Perú. Cartas y papeles.* Tomo VI. Madrid. 1924.

Carta del virrey Francisco de Toledo al rey. Lima, 19 de abril de 1579. En *LEVILLIER, G. Gobernantes del Perú. Cartas y papeles.* Tomo VI. Madrid. 1924.

Carta del virrey Francisco de Toledo al rey. Lima, 23 de diciembre de 1579. En *LEVILLIER, G. Gobernantes del Perú. Cartas y papeles.* Tomo VI. Madrid. 1924.

Carta del virrey Francisco de Toledo al rey. Lima, 27 de noviembre de 1579. En *LEVILLIER, G. Gobernantes del Perú. Cartas y papeles.* Tomo VI. Madrid. 1924.

Carta del virrey Francisco de Toledo al rey. Potosí, 20 de marzo de 1573. Carta 1. En *LEVILLIER, G. Gobernantes del Perú. Cartas y papeles.* Tomo V. Madrid. 1924.

Carta del virrey Francisco de Toledo al rey. Potosí, 20 de marzo de 1573. Carta 2. En *LEVILLIER, G. Gobernantes del Perú. Cartas y papeles.* Tomo V. Madrid. 1924.

Carta geográfica que contiene los partidos que comprende la provincia de Potosí. Año de 1787. Archivo General de Indias. MP-BUENOS_AIRES, 160.

CASAS, B. de las. "De las antiguas gentes del Perú". En *JIMÉNEZ DE LA ESPADA. M. Colección de libros españoles raros o curiosos*. Tomo 21. Madrid. 1892. En BIBLIOTECA VIRTUAL MIGUEL DE CERVANTES. https://www.cervantesvirtual.com/obra-visor/de-las-antiguas-gentes-del-peru--0/html/7249f845- 4b4b-4ad1-bc78-26d029cdbd6e_2.htm. Consultada el 27 de octubre de 2024.

CASTELLANOS, J. *Elegías de varones ilustres de indias.* Tomo III. Madrid. 1944.

Cédula de los reyes a Fernando de Zafra mandándole escoja en Granada veinte lanzas jinetas que se habían de embarcar para las Indias. Barcelona, 23 de mayo de 1493. En *ANÓNIMO. Colección de documentos inéditos relativos al descubrimiento, conquista y organización de las antiguas posesiones españolas en América y Oceanía.* Tomo 19. Madrid. 1873.

Cédula real al presidente y oidores de la Audiencia de Charcas, 5 de julio de 1684. Archivo General de Indias. Charcas, 420. L. 9.

Cédula real concediendo a Cristóbal Colon licencia para andar en mula ensillada y enfrenada por cualesquier partes de estos reinos. Toro, 23 de febrero de 1505. En *ALONSO, F. Cristóbal Colón de Sotomayor*. 2014. https://www.histo.cat/premsa/Cristobal-Colon-de-Sotomayor. Consultada el 16 de agosto de 2024.

Cedulario Índico. Tomo 9. Archivo Histórico Nacional de Madrid. En *AYALA, M.J. Diccionario de gobierno y legislación de Indias.* Tomo VII. Madrid. 1990.

CIEZA DE LEÓN, P. *La crónica del Perú.* Madrid. 1984.

CIEZA DE LEÓN, P. *Crónica del Perú. Tercera parte.* Lima. 1987

CIEZA DE LEÓN, P. *El señorío de los Incas.* Madrid. 1985.

CIEZA DE LEÓN, P. *Parte primera de la crónica del Perú.* Sevilla. 1553.

COBO, B. *Historia del Nuevo Mundo.* Tomos I y II. Madrid. 1964.

CONCOLORCORVO. *El lazarillo de ciegos caminantes desde Buenos Aires hasta Lima, 1773*. Buenos Aires. 1908.

Demarcación del puerto de Cobija. Archivo General de Indias. MP-BUENOS_AIRES,159.

Descripción de la diócesis de La Paz hecha por su obispo don Gregorio Francisco Campos en cumplimiento de la real cédula de 1 de junio de 1765. 17 de junio de 1769. En *MAURTÚA, V.M. Juicio de límites entre el Perú y Bolivia. Contestación al alegato boliviano.* Vol. 7. Buenos Aires. 1907.

Descripción del Obispado de La Paz hecha por orden de S.M. por el Ilmo. Sr. D. Antonio de Castro y del Castillo para la obra de D. Gil González Dávila, titulada "Teatro Eclesiástico de las iglesias del Perú y Nueva España", 3 de mayo de 1651. En *MAURTÚA, V.M. Juicio de límites entre Perú y Bolivia. Prueba peruana*. Tomo XI. Barcelona. 1906.

DÍAZ DEL CASTILLO, B. *Historia verdadera de la conquista de la Nueva España*. Buenos Aires. 1955.

DÍAZ, C. *Los arrieros del pasado*. https://www.pub.eldiario.net/noticias/2014/2014_11 /nt141102/ i_politica.php. Consultada el 18 de julio de 2024.

DUJARDIN, K. *Dos burros*. *1652*. MEISTERDRUCKE. https://www.meisterdrucke.uk/fine-art-prints/ Karel-Du-Jardin/1370929/Two-Donkeys.html. Consultada el 2 de octubre de 2024.

DUJARDIN, K. *Dos mulas*. MEISTERDRUCKE. https://www.meisterdrucke.uk/fine-art-prints/Karel-Du-Jardin/1386088/Two-Mules.html. Consultada el 2 de octubre de 2024. Modificada.

DUJARDIN, K. Mula con campanilla en el cuello y dos burros acostados, c. 1653. MEISTERDRUCKE. https://www.meisterdrucke.pt/impressoes-artisticas-sofisticadas/Karel-Du-Jardin/1371383/Mula-com-sino-no-cabresto-e-dois-burros-deitados.html. Consultada el 2 de octubre de 2024.

DUQUE DE LA PALATA. *Arancel de los jornales que se han de pagar a los indios*. Providence. Rhode Island. 1687.

ENCINAS, D. *Cedulario indiano, 1596.* Libro Cuarto. Madrid. 1946.

ENCISO, J. (Coord.) *Cedulario de la Audiencia de La Plata de Los Charcas (siglo XVI).* Sucre. 2005.

ESCOBAR, J. "Relación de Popayán". 1582. En *PATIÑO, V.M. (Ed.) Relaciones geográficas de la Nueva Granada (Siglos XVI a XIX). Cespedesia*. Nº 45-46. Suplemento 4. 1983.

ESCOBAR, J. "Relación para los muy poderosos señores del Real Consejo de Indias de Su Majestad, así de la descripción de la tierra que llaman gobernación o provincia de Popayán, como de los indios que hay en ella, como de algunas cosas que convendría hacerse para su buen gobierno, así en lo temporal como en lo espiritual, 1582". En *PATIÑO, V.M. (Ed.) Relaciones geográficas de la Nueva Granada (siglos XVI a XIX). Cespedesia.* Nº 45-46. Suplemento 4. 1983.

Escritura Pública Juan de Manzaneda. En *ESCOBARI, L. Producción y comercio en el espacio sur andino en el siglo XVII.* Cuzco-Potosí 1650-1700. La Paz. 1985.

ESPINOSA, W. (Ed.) *Visita hecha a la provincia de Chucuito por Garci Díez de San Miguel en el año 1567.* Lima. 1964.

ESQUIVEL, D. *Noticias cronológicas de la gran ciudad del Cuzco.* Tomo I. Lima. 1980.

ESTETE, M. *Noticia del Perú (1534).* Tomo I Lima. 1968.

Expediente sobre azogues. Archivo General de la Nación. Lima. AD1_07_2-12.

Facsimil de una carta que pertenece a la época de la formación del virreinato del Río de la Plata. En *ARAUJO, J.J. Guía de forasteros del virreinato de Buenos Aires, 1803.* Buenos Aires. 1908.

FERNÁNDEZ DE OVIEDO, G. *Historia general y natural de las Indias, islas y Tierra Firme del mar océano.* Primera Parte. Madrid. 1851.

FERNÁNDEZ DE OVIEDO, G. *Historia General y Natural de las Indias.* Tomo I. Madrid. 1992.

FERNÁNDEZ PIEDRAHITA, L. *Historia General de las conquistas del Nuevo Reino de Granada. Amberes*. 1688.

FERNÁNDEZ, A. *Retrato de Colón en el cuadro Virgen de los Navegantes (entre 1505-1536).* https://www.cervantesvirtual.com/portales/cristobal_colon/imagenes_cristobal_colon/imagen/imagenes_cristobal_colon_02-retrato_de_cristobal_colon_en_reales_alcazares_de_sevilla/. Consultada el 12 de agosto de 2024.

FEYLES, H.G. *Actas capitulares de la ciudad de La Paz, 1548-1554.* Tomo I. La Paz. 1965.

FINESTRAD, J. *El vasallo instruido en el estado del Nuevo Reino de Granada y en sus respectivas obligaciones*, 1789. Bogotá. 2001.

FREZIER, M. *Relation du voyage de la Mer du Sud aux cotes du Chily et du Perou.* Paris. 1716.

FRIEDE, J. *Fuentes documentales para la historia del Nuevo Reino de Granada.* Bogotá. 1976. Tomo VII. Págs. 134-135. En *ZULUAGA, F.U. "Por la montaña del Quindío".* En *USECHE, M. (Ed.) Caminos reales de Colombia.* Santa Fe de Bogotá. 1995.

GONZÁLEZ HOLGUIN, D. *Vocabulario de la lengua general de todo el Peru llamada lengua Qquichina*. Lima. 1608.

GONZÁLEZ, J. *Visita de los indios churumatas e indios charcas de Totora que todos están en cabeza de Su Magestad, 1560.* La Paz. 1990.

GUAMAN POMA DE AYALA, F. *Nueva crónica y buen gobierno.* Madrid. 1987.

GUANCAVELICA. *Arcos Sikin Pampa*. 2019. https://www.facebook.com/guancavelica/posts/2058277614466159?comment_id=2058283187798935&comment_tracking=%7B%22tn%22%3A%22R%22%7D. Consultada el 28 de abril de 2020.

GUILLÉN, F. "Memoria de los pueblos de la gobernación de Popayán y cosas y constelaciones que hay en ellos", 17 de febrero de 1583. En *PRIETO, E.E. Centro histórico de Honda: puesta en valor e inserción en el siglo XXI.* Trabajo presentado para optar al título de magister Restauración de Monumentos Arquitectónicos. Pontificia Universidad Javeriana. Bogotá. 2009.

GUTIÉRREZ DE SANTA CLARA, P. *Historia de las Guerras Civiles del Perú (1544-1548) y de otros sucesos de las Indias.* Tomo III. Madrid. 1905. Págs. 294-295. En BIBLIOTECA VIRTUAL MIGUEL DE CERVANTES.https://www.cervantesvirtual.com/obra-visor/cronistas-coloniales-primera-parte--0/html/0000fb16-82b2-11df-acc7-002185ce6064_9.html. Consultada el 20 de octubre de 2024.

HANKE, L. *Los virreyes españoles en América durante el gobierno de la casa de Austria.* Perú. Tomo II. Madrid. 1978.

HERRERA, A. *Historia general de los hechos de los castellanos en las islas y Tierra Firme del mar océano.* Décvada Quinta. Madrid. 1739.

Información hecha por los oficiales de la Casa de la Contratación de Sevilla luego que llegó la armada de Sebastián Caboto, acerca de lo que ocurrió en el viaje. Sevilla, 28 de Julio de 1530. En *MEDINA, J. T. El veneciano Sebastián Caboto al servicio de España*. Tomo II. Santiago de Chile. 1908.

Información recibida ante el gobernador y adelantado Diego Velázquez, sobre una expedición sospechosa emprendida desde la Habana por Alonso Fernández Portocarrero y Francisco. Montejo, con pretexto de que iban a nuevos descubrimientos. Santiago de Cuba, 7 de octubre de 1519. En *TORRES, L. Colección de documentos inéditos relativos al descubrimiento, conquista y organización de las antiguas posesiones españolas en América y Oceanía.* Tomo 12. Madrid. 1869.

Informaciones de Francisco de Otal. 1641. Archivo General de Indias. Charcas, 92. N. 22.

Informe del Pedro Vicente Cañete sobre la alcabala de la coca de los yungas de La Paz. Potosí, 26 de julio de 1798. Archivo General de Indias. Buenos Aires, 511.

Instrucción del rey a Pedro Ramírez de Quiñones. Madrid, 16 de agosto de 1563. En *LEVILLIER, R. La audiencia de Charcas. Correspondencia de presidentes y oidores.* Tomo I. Madrid. 1918.

Itinerarios y derroteros de las provincias del Perú. Biblioteca del Palacio Real. Madrid. Ms. II/2835.

José Murillo contra José Moya Flores sobre deuda de pesos (1783). Archivo de Casa de Moneda de Potosí. Expediente CGI-491.

JULIÁN, A. *La perla de la América: provincia de Santa Marta. 1787.* Biblioteca Virtual Banco de la República. http://babel.banrepcultural.org/cdm/ref/collection/p17054coll10/id/2584. Consultada el 1 de febrero de 2019.

LARRAMENDI. *Mapa de la Jurisdicción de Salta.* Biblioteca Nacional de Brasil. Arc.009,15,004. http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart531996/cart531996.jpg. Consultada el 12 de septiembre de 2024.

LE MAIRE, J. "Journal & Miroir de la Navigation Australe". 1615. En *COLIN, M. Description des Indes Occidentales qu'on apelle aujourdhuy le Nouveau Monde par Antoine de Herrera*. Ámsterdam. 1622.

LEÓN, P. *Descripción del virreinato del Perú, c. 1620.* Lima. 2009

LEVILLIER, R. *Nueva crónica de la conquista del Tucumán.* Tomo I. Madrid. 1927.

LIZÁRRAGA, R. *Descripción del Perú, Tucumán, Río de la Plata y Chile.* Madrid. 1987.

LLANOS, G. *Diccionario y maneras de hablar que se usan en las minas y sus labores en los ingenios y beneficios de los metales (1609).* La Paz. 1983.

LÓPEZ DE GÓMARA, F. *Historia General de las Indias.* En BIBLIOTECA VIRTUAL MIGUEL DE CERVANTES. https://www.cervantesvirtual.com/obra-visor/historia-general-de-las-indias--0/html/fef81d62-82b1-11df-acc7-002185ce6064_2.html. Consultada el 20 de octubre de 2024.

LÓPEZ DE HARO, A. "Carta a Su Majestad. La Plata, 9 de febrero de 1564. En *LEVILLIER, R. La Audiencia de Charcas. Correspondencia de presidentes y oidores.* Tomo I. Madrid. 1918.

LÓPEZ DE VELASCO, J. *Geografía y descripción universal de las Indias desde el año de 1571 al de 1574.* 1576. Madrid. 1894.

LOREDO, R. "Relaciones de repartimientos que existían en el Perú al finalizar la rebelión de Gonzalo Pizarro". *Revista de la Universidad Católica del Perú.* Vol. 18. Nº 1. 1940.

LOZANO MACHUCA, J. "Carta al virrey del Perú, 8 de noviembre de 1581".En *JIMÉNEZ DE LA ESPADA, M. Relaciones geográficas de Indias. Perú.* Tomo II. Madrid. 1965.

Mapa das provincias de Salta e Jujuy. Biblioteca Nacional de Brasil. RC.023,01,019. https://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart542722/cart542722.jpg. Consultada el 12 de septiembre de 2024.

Mapa de itinerarios que parten de Tunja. 1819. Archivo General de Indias. MP-Panama, 324.

Mapa de la sabana de Bogotá. Archivo General de Indias. MP-Panama, 336.

Mapa del río Grande de la Magdalena desde su desembocadura hasta más arriba de la ciudad de Mariquita. Archivo General de Indias. MP-Panama, 24.

MARTÍNEZ COMPAÑÓN, B.J. *Trujillo del Perú a fines del siglo XVIII, c. 1790.* Vol. II y V. Madrid. 1978-1987.

MATIENZO, J. *Gobierno del Perú.* Buenos Aires. 1910.

MATIENZO, J. *Gobierno del Perú.* Paris-Lima. 1967.

MATIENZO, J.; LÓPEZ DE HARO, A.; Ldo. RECALDE. "Carta a Su Majestad. La Plata, 6 de febrero de

1563. En *LEVILLIER, R. La audiencia de Charcas. Correspondencia de presidentes y oidores.* Tomo I. Madrid. 1918.

MAURA, J.F. (Ed.). "Carta de Luis Ramírez a su padre desde el Brasil (1528)". *Lemir.* 2007. http://parnaseo.uv.es/Lemir/Textos/Ramirez.pdf. Consultada el 30 de octubre de 2024.

Memorial de las cosas que son menester proveer luego, para despacho de cuatro carabelas que vayan para las Indias. En *ANÓNIMO. Colección de documentos inéditos relativos al descubrimiento, conquista y organización de las antiguas posesiones españolas en América y Oceanía.* Tomo 38. Madrid. 1882.

Memorial detallado de las cosas ocurridas y que hacen falta proveer por Sus Altezas en la Ciudad de la Isabela. Isabela, 30 de enero de 1494. En *ANÓNIMO. Colección de documentos inéditos relativos al descubrimiento, conquista y organización de las antiguas posesiones españolas en América y Oceanía.* Tomo 36. Madrid. 1881.

Memorial para D. Juan de Fonseca de lo que parece que se debe proveer para llevar a las Indias y para mantenimientos de mil personas, poco más o menos, de un año. Arévalo, 1 de julio de 1494. En *ANÓNIMO. Colección de documentos inéditos relativos al descubrimiento, conquista y organización de las antiguas posesiones españolas en América y Oceanía.* Tomo 21. Madrid. 1874.

Memorias de los repartimientos de indios del reino del Perú que el Licenciado La Gasca mandó hacer para que le sirvieran de antecedentes para el repartimiento y tasa general que dispuso después del castigo de Gonzalo Pizarro con objeto de recompensar a los que sirvieron en esa guerra a Su Majestad. Biblioteca Real. Madrid. II-1960 bis.

MERCURIO PERUANO. 18 de septiembre de 1791. Tomo 3. Lima. 1791.

MERCURIO PERUANO. 26 de abril de 1792. Tomo 4. Lima. 1792.

MERCURIO PERUANO. Tomo 12. Lima. 1795.

MONTALVO, F. "Relación sobre el estado en que deja el Nuevo Reino de Granada el excelentísimo señor virrey don Francisco de Montalvo, en 30 de Enero de 1818, a su sucesor el excelentísimo señor don Juan Sámano". En *MONTALVO, F.; SÁMANO, J. Los últimos virreyes de Nueva Granada. Relación de mando del virrey don Francisco Montalvo y noticias del virrey Samano sobre la pérdida del Reino (1803-1819).* Madrid. 1916.

MUÑOZ CAMARGO, D. *Descripción de la ciudad y provincia de Tlaxcala*. C. 1585. https://www.facebook.com/Noticonquista/posts/diego-mu%C3%B1oz-camargo-descripci%C3%B3n-de-la-ciudad-y-provincia-de-tlaxcala-l%C3%A1mina-26-s/419786268895279/. Consultada el 12 de agosto de 2024.

MURÚA, M. *Historia general del Perú.* Las Rozas. 2001.

MURÚA, M. *Historia general del Perú.* Madrid. 1987.

Notario Gregorio Bitirero. En *WACHTEL, N. Los vencidos. Los indios del Perú frente a la conquista española (1530-1570).* Madrid. 1976.

NÚÑEZ CABEZA DE VACA, A. *Naufragios y comentarios*. Madrid. 2000.

OCAÑA, D. *A través de la América del Sur.* Madrid. 1987.

OCAÑA, D. *Relación del viaje de Fray Diego de Ocaña por el Nuevo Mundo (1599-1605)*. Repositorio Institucional de la Universidad de Oviedo. Ms. 215.

OFICIALES REALES DE SANTA FE DE BOGOTÁ. ”Particularidades del Nuevo Reino”. 1572. En *PATIÑO, V.M. (Ed.) Relaciones geográficas de la Nueva Granada (siglos XVI a XIX). Cespedesia.* Nº 45-46. Suplemento 4. 1983.

Oficio de Francisco Manuel Costas. Salta, 6 de octubre de 1800. En SÁNCHEZ-ALBORNOZ, N. . “La saca de mulas de Salta al Perú, 1778-1808”. *Anuario del Instituto de Investigaciones Históricas*. Nº 8. 1965.

Oficio de la Superintendencia General del virreinato del Perú sobre el azogue existente en las Cajas Reales del virreinato. Lima, 27 de enero de 1787. Archivo General de la Nación. Lima. TM-ADE_17_12.

O'HIGGINS, D. "Informe del intendente de Guamanga don Demetrio O'Higgins al ministro de Indias don Miguel Cayetano Soler. 6 de agosto de 1804". En *JUAN, J.; ULLOA, A. Noticias secretas de América.* Parte I. Londres, 1826.

ORCHE, E. “Las ordenanzas del marqués de Cañete de 1558 y otros documentos coloniales del siglo XVI sobre la coca cuzqueña”. *Colonial Latin American Historical Review.* Vol. 12. Nº 3. 2003.

ORTELIO, A. *Theatro de la tierra universal*. Amberes. 1588.

OVALLE, A. *Histórica relación del reino de Chile.*Roma. 1646.

PAREDES, J. “Relación del temblor y terremoto que Dios Nuestro Señor fue servido de enviar a la ciudad del Cuzco a 31 de marzo de este año pasado de 1650,…”. En *VV.AA. Documentos sobre el terremoto de 1650 (Cuzco), 1650-1651. Revista del Archivo Histórico del Cuzco*. Nº 13. 1970.

PAUCKE, F. *Hacia allá y para acá. Una estadía entre los indios mocovíes, 1749-1767*. Vol. 1. Tucumán. 1942.

PEÑA, B.C. *Imágenes contra el olvido. El Perú colonial en las ilustraciones de fray Diego de Ocaña.* Lima. 2011.

PIGAFETTA, A. *Primer viaje alrededor del globo.* Sevilla. 2012.

PINO, J. “Descripcion de la villa de Potosí y de los partidos sujetos a su intendencia (1787)”. En *BERTRAND, L. Memoria sobre las cordilleras del desierto de Atacama y regiones limítrofes*. Santiago. 1885.

Plano de Córdoba, 1802. Biblioteca Nacional de Brasil. ARC.009,15,012. https://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart532554/cart532554.jpg. Consultada el 12 de septiembre de 2024.

Plano de envase de hierro para el transporte de mercurio. Archivo General de Indias. MP-INGENIOS, 70.

Plano de Salta. 1817. Biblioteca Nacional de Brasil. ARC.023,06,021. http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart543410/cart543410.jpg. Consultada el 12 de septiembre de 2024.

Pleito fiscal de D. Francisco de Mendoza sobre la encomienda de Pocona, 14.12.1558 a 20.11.1560. Archivo General de Indias. Justicia, 428. N. 2.

POLO DE ONDEGARDO, J. *El mundo de los Incas. Notables daños de no guardar los indios sus fueros.* Madrid. 1990.

PUERTO ALEGRE, G. “Nuevo Reino de Granada”. 17 de octubre de 1571. En *PATIÑO, V.M. (Ed.) Relaciones geográficas de la Nueva Granada (Siglos XVI a XIX). Cespedesia*. Nº 45-46. Suplemento 4. 1983.

RAMÍREZ, B. “Descripción del reino del Perú”. Méjico. 1597. En *MAURTUA, V.M. Juicio de límites entre el Perú y Bolivia. Prueba peruana presentada al gobierno de la República Argentina*. Tomo I. Virreinato peruano. Barcelona. 1906.

RAMÍREZ, M. (Ed.) “Visita a Pocona (1557)”. *Historia y cultura*. Nº 4. Lima. 1970.

RAMÍREZ DE VELASCO, J. “La ciudad de los Césares. Averiguaciones practicadas en 1587 y 1589 por el gobernador de Tucumán Ramírez de Velasco”. *Revista de la Biblioteca Nacional*. Vol. I. Nº 4. Buenos Aires. 1937.

RAMÍREZ DEL ÁGUILA, P. *Noticias políticas de Indias y Relación descriptiva de la ciudad de La Plata*. Sucre. 1978.

Real cédula a los testamentarios de los bienes de Nicolás de Ovando. Campanario, 2 de julio de 1511. Archivo General de Indias. Indiferente, 418. L. 3.

Real cédula a Nicolás de Ovando en respuesta a una carta suya sobre diversos asuntos. Segovia, 15 de septiembre de 1505. Archivo General de Indias. Indiferente, 418. L. 1.

Relación de lo que iba a Tierra Firme y a la mar del Sur, en la armada de Gil González de Ávila. 1521. En *ANÓNIMO. Colección de documentos inéditos relativos al descubrimiento, conquista y organización de las antiguas posesiones españolas en América y Oceanía.* Tomo 14. Madrid. 1870.

Relación del Virrey de Nueva-España, Don Antonio de Mendoza sobre los servicios personales que hacían los indios en aquellas provincias. 1537. En *ANÓNIMO. Colección de documentos inéditos relativos al descubrimiento, conquista y organización de las antiguas posesiones españolas en América y Oceanía.* Tomo 41. Madrid. 1884.

SANTILLÁN, H. "Relación del origen, descendencia, política y gobierno de los incas". En *ESTEVE, F. Crónicas de interés indígena*. Madrid. 1968.

Segunda instrucción hecha en Medina del Campo para el obispo y para el almirante, de la manera que se había de tener en gastar el dinero que sus altezas mandaron librar para que el almirante partiese según la información que el almirante hizo. Medina del Campo, 1497. En *ANÓNIMO. Colección de documentos inéditos relativos al descubrimiento, conquista y organización de las antiguas posesiones españolas en América y Oceanía.* Tomo 30. Madrid. 1878.

SIMÓN, P. *Noticias historiales de las conquistas de Tierra Firme en las Indias Occidentales*. 2ª parte. Bogotá. 1891.

SIMÓN, P. *Noticias historiales de las conquistas de Tierra Firme en las Indias Occidentales*. Tomo V. 3ª parte. Bogotá. 1892.

SIMÓN, P. *Noticias historiales de las conquistas de Tierra Firme en las Indias Occidentales*. 2ª y 3ª partes. Bogotá. 1892.

SOLÓRZANO, J. *Política Indiana.* Tomo I. Madrid. 1996.

TELÉGRAFO MERCANTIL. Comercio de mulas. Tomo 2. Nº 12. 9 de septiembre de 1801. Págs. 80-86. https://catalogo.bn.gov.ar/F/?func=direct&doc_number=001218767&local_base=. Consultada el 27 de septiembre de 2024.

TELÉGRAFO MERCANTIL. Comercio de mulas. Tomo 2. Nº 34. 13 de diciembre de 1801. Págs. 269-

272. https://catalogo.bn.gov.ar/F/?func=direct&doc_number=001218767&local_base=. Consultada el 27 de septiembre de 2024.

Testimonio de la real cédula sobre el buen tratamiento de los indios. Compostela de Galicia de la Nueva España, 7 de marzo de 1532. En *ANÓNIMO. Colección de documentos inéditos relativos al descubrimiento, conquista y organización de las antiguas posesiones españolas en América y Oceanía.* Tomo 14. Madrid. 1870.

Testimonio de lo obrado en la visita de la diócesis de La Paz por su obispo don Juan Queipo de Llano y Valdez. 20 de noviembre de 1684. En *MAURTÚA, V.M. Juicio de límites entre el Perú y Bolivia. Contestación al alegato boliviano.* Vol. 7. Buenos Aires. 1907.

Testimonio de los autos seguidos contra el doctor don Fernando de Herrera, cura que fue de Casabindo y Cochinoca, y su ayudante don Simón de Abalos por los curacas de aquel pueblo y el marqués del Tojo. Archivo General de la Nación. Sección Colonia, Serie VI, Legajo 11, Casabindo y Cochinoca, 1655-1855, año 1712. En *SANHUEZA, C. "Tráfico caravanero y arriería colonial en el siglo XVI". Estudios Atacameños.* Nº 10. 1992.

Testimonios de la visita del obispo de Tucumán, 1690. Archivo General de Indias. Charcas, 137. En *ROJAS, E.M. (Ed.) Documentos para la historia lingüística de Hispanoamérica, siglos XVI a XVIII.* Vol. IV. Argentina, Tucumán. Nº 24. Madrid. 2008.

TOLEDO, F. *Disposiciones gubernativas para el virreinato del Perú (1569-1574).* Sevilla. 1986.

TOLEDO, F. *Disposiciones gubernativas para el virreinato del Perú (1575-1580)*. Sevilla. 1989.

TORO, S.A. *La Relación de fray Jerónimo de Escobar (1582)*. https://familiasypoderenpopayan.wordpress.com/relacion-de-fray-jeronimo-de-escobar-1582/. Consultada el 14 de febrero de 2025.

TORRES, E. (Ed.) *Libro Primero de Cabildos de Lima*. Parte I. París. 1888. https://fuenteshistoricasdelperu.com/2022/01/18/libros-de-cabildos-de-la-ciudad-de-lima-1534-1835/. Consultada el 24 de septiembre de 2024.

TORRES, B.; ORTIZ, J. (Eds.) *Reglamento para el comercio libre*. 1778. Sevilla. 1979.

Traslado del asiento que se tomó con el almirante, de la manera que había de gastar los maravedís e pan que sus altezas le mandaron librar para su viaje. En *ANÓNIMO. Colección de documentos inéditos relativos al descubrimiento, conquista y organización de las antiguas posesiones españolas en América y Oceanía.* Tomo 30. Madrid. 1878.

ULLOA, A. *Viaje a la América meridional.* Tomo A. Madrid. 1990.

ULLOA, J. "Relación de la provincia de los collaguas para la descripción de las Indias que Su Majestad manda hacer, 20 de enero de 1586". En *JIMÉNEZ DE LA ESPADA, M. Relaciones geográficas de Indias. Perú.* Tomo I. Madrid. 1965.

UNANUE, J.H. *Disertación sobre el aspecto, cultivo, comercio y virtudes de la famosa planta del Perú nombrada coca.* Lima. 1794.

VACA DE CASTRO, C. "Ordenanzas de tambos, distancias de unos a otros, modo de cargar los indios y obligaciones de las justicias respectivas hechas en la ciudad del Cuzco en 31 de mayo de 1543". *Revista histórica.* Vol. III. Trimestre IV. Lima. 1908.

VÁZQUEZ DE ESPINOSA, A. *Compendio y descripción de las Indias Occidentales*. Madrid. 1992.

VEGA, G. *Comentarios reales de los incas*. Tomos I y II. Caracas. 1976.

VEGA, G. *La Florida del Inca*. Madrid. 1986.

VIEDMA, F. “Descripción geográfica y estadística de la provincia de Santa Cruz de la Sierra”. En *ANGELIS, P. Colección de obras y documentos relativos a la historia antigua y moderna de las provincias del Río de la Plata*. Tomo 3. Buenos Aires. 1836.

Visita del Obispo Feliciano de la Vega. En *ESCOBARI, L. Producción y comercio en el espacio sur andino en el siglo XVII.* Cuzco-Potosí 1650-1700. La Paz. 1985.

WEIDITZ, C. *Libro de disfraces.* 1530-1540. Germanisches Nationalmuseum. Nuremberg. Ms. Hs 22474. https://dlib.gnm.de/item/Hs22474/207. Consultada el 4 de agosto de 2024.

WOUWERMAN, P.; MOYREAU, J. *El gran mercado de caballos.* c. 1660. Biblioteca Nacional de España. INVENT/9339.

ZÁRATE, A. de. “Historia del descubrimiento y conquista del Perú”. En *VEDIA, R. (Ed.) Historiadores primitivos de Indias.* Madrid. 1947.

ZÁRATE, A. *Historia del descubrimiento y conquista de las provincias del Peru.* Sevilla. 1577.

9.2. Fuentes secundarias

ACEVEDO, A. “El proceso de hispanización del nororiente colombiano durante el siglo XVI”. *Reflexiones Teológicas*. Nº 6. 2010.

ACOSTA, L.; MILLETICH, V.; TANDETER, E. “El comercio de efectos de la tierra en Potosí, 1780-1810”. En *ÁVILA, D.; HERRERA, I.; ORTIZ, R. (Comp.) Minería colonial latinoamericana. Primera reunión de historiadores de la minería latinoamericana. Instituto Nacional de Antropología e Historia*. México. 1992.

ACUÑA, B.O. “Camino antiguo Santafé-Tunja en el periodo colonial”. En *BAUTISTA, A.F.; ACUÑA, B.O.; MORA, K. (Coord.) Los caminos antiguos del altiplano cundiboyacense.* Tunja. 2021.

ACUÑA; B. “Rutas de circulación e intercambio de sal en la provincia de Tunja, segunda mitad del siglo XVI”. *Historia y Memoria*. Nº 16. 2018.

AGIA, M. *Servidumbres personales de los indios.* Sevilla. 1946.

AGROVETMARKET. https://www.agrovetmarket.com/investigacion-salud-animal/pdf-download/sarna-en-camelidos-sudamericanos. Consultada el 24 de octubre de 2024.

AGUIRRE, J. *De los Andes al Amazonas.* La Paz. 1902.

ALBUM.ES. *Llamas pastando.* https://album.es/fotos/imagenes/llamas-pastando/gmx-niv14-con75.htm. Consultada el 5 de octubre de 2024.

ALDUNATE, C. *Estrecho de Magallanes. Tres descubrimientos*. Banco Santander-Museo Chileno de Arte Precolombino. Santiago de Chile. 2020.

ALVARADO, C.I.; DELSOL, N.; COSSICH, M. “El caballo en América: una breve crónica de su regreso”. *Revista Archaeobios*. Nº 18. 2023.

ANDRE, M. "América equinoccial". En *MONTANÉ Y SIMÓN (Eds). América pintoresca*. Barcelona. 1884.

ANÓNIMO. “Spanish Inquisition and Christopher Columbus”. *Pinterest*. https://www.pinterest.es/pin/105 5599898885266/. Consultada el 20 de septiembre de 2021.

ANÓNIMO. *Camélidos Sudamericanos.* 2019. https://blog.viajesmachupicchu.travel/camelidos-sudamericanos/. Consultada el 31 de octubre de 2024.

ANÓNIMO. *Carabela Pinta*. https://laamericaespanyola.com/navios/c/carabela-pinta/. Consultada el 19 de agosto de 2024.

ANÓNIMO. *Complejo Santa Bárbara. Documento Lista Indicativa UNESCO.* Lima. 2017.

ANÓNIMO. *Hernando de Soto's Expedition lands in Florida*. https://www.onthisday.com/photos/spanish-discover-florida. Consultada el 24 de agosto de 2024.

ANÓNIMO. *How were horses disembarked from sail ships?* https://history.stackexchange.com/questions/58747/how-were-horses-disembarked-from-sail-ships. Consultada el 15 de agosto de 2024.

ANÓNIMO. *La Flota de Indias. Las últimas flotas.* https://www.almendron.com/artehistoria/historia-de-espana/edad-moderna/la-flota-de-indias/las-ultimas-flotas/. Consultada el 24 de junio de 2025.

ANÓNIMO. *Las leyes Nuevas de 1542-1543. Ordenanzas para la gobernación de las Indias y buen tratamiento y conservación de los indios.* Sevilla. 1961.

ANÓNIMO. Navíos de registro. https://www.memoriachilena.gob.cl/602/w3-article-92927.html. Consultada el 25 de junio de 2025.

ANÓNIMO. *Recuperación de la memoria ecohistorica, cultural y contexto geográfico del camino del Quindío.* 2017. https://caminodelquindio.blogspot.com/2017_03_01_archive.html. Consultada el 22 de febrero de 2025.

ANÓNIMO. *Réplica de la carabela Pinta.* https://www.google.com/search?q=carabela+pinta%2C+bayona&rlz=1C1CHBD_esES1026ES1026&oq=carabela+pinta%2C+bayona&aqs=chrome..69i57j46i13i175i199i512j0i13i512j46i10i22i30i175i199i654i664i665j0i5i13i30l4j0i512i546.7287j0j4&sourceid=chrome&ie=UTF-8#lpg=ik:CAoSLEFGMVFpcE9SbEdzNFNoQ0hrSHBad09yUGw3cUlXa0syeDI2Z0w4aENjTWJl. Consultada el 19 de agosto de 2024.

ARAMENDI, B.M. "El Resguardo de la Aduana durante el proceso revolucionario en Salta (1810-1817)". *Revista de Historia de América.* Nº 159, 2020.

ARANCIBIA, P. *Caballos y jinetes: Una vieja asociación.* https://chilehistoriadigital.cl/conquistadores/caballos-y-jinetes-una-vieja-asociacion/. Consultada el 18 de agosto de 2024.

ARCINIEGAS, G. "Caminos del mar, caminos en tierra". En *USECHE, M. (Ed.) Caminos reales de Colombia.* Santafé de Bogotá. 1995.

ARDILA, D.C. *Configuración de paisajes coloniales en el territorio guane, Santander (Colombia)*. Bogotá. 2010.

ARDUZ, G. "Ensayos sobre la historia de la minería altoperuana". Madrid. 1985. En *ESPINOSA, J. Minería boliviana. Su realidad.* La Paz. 2010.

ARES, B. (Ed.) *Tomás López Medel. Visita de la gobernación de Popayán. Libro de tributos (1558-1559)*. Madrid. 1989.

ARISTIZABAL, V. "El comercio por el río Magdalena: rutas, puertos, itinerarios y embarcaciones (1543-1611)". *Historia y Sociedad*. Nº 46. 2024. DOI: https://doi.org/10.15446/hys.n46.110119.

ARRANZ, L. *Don Diego Colón.* Tomo I. Madrid. 1982.

ASSADOURIAN, C.S. *El sistema de la economía colonial*. Lima. 1982.

ATIENZA, L. "Compendio historial del Estado de los Indios del Perú", 1575. En *JIJÓN, J. La Religión del imperio de los Incas*. Apéndice Vol. 1. Quito. 1931.

AVILÉS, S.V. *Qhapaqñan. Caminos sagrados de los inkas.* La Paz. 2008.

BADAL, G. (Ed.) *Voces en el camino.* Santiago. 2011.

BAKEWELL, P. (1984) *Mineros de la montaña roja*. Madrid.1984.

BARONA, G. "Por el camino de Guanacas". En *USECHE, M. (Ed.) Caminos reales de Colombia.* Santa Fe de Bogotá. 1995.

BARROS, C. *Los orígenes del caballo chileno.* 2021. https://chilehistoriadigital.cl/ periodo-colonial/ los-origenes-del-caballo-chileno/. Consultada el 14 de agosto de 2024.

BAUER, B.S.; SMIT, D.K.; GALIANO, J.; COELLO, A. "El camino del mercurio de Huancavelica a Potosí". En *CHACALTANA, S.; ARKUSH, E.; MARCONE, G.C. Nuevas tendencias en el estudio de los caminos.* Lima. 2017.

BAUTISTA, A.F. "Camino antiguo Santafé-Tunja. Una perspectiva de su significado histórico y territorial". En *BAUTISTA, A.F.; ACUÑA, B.O.; MORA, K. (Coord.) Los caminos antiguos del altiplano cundiboyacense.* Tunja. 2021.

BEBIN, S. "Del Tucumán al Perú. El reparto y el comercio de mulas en la segunda mitad del siglo XVIII". *Allpanchis*. Año 49. Nº 89. 2022.

BERENGUER, J. "Caravaneros y guerreros en el arte rupestre de Santa Bárbara, Alto Loa". En *SEPÚLVEDA, M.; BRIONES, L.; CHACAMA, J. Crónicas sobre la piedra. Arte Rupestre de las Américas*. Arica. 2022.

BESNES, J.M. "Vista de la ciudad de Salta en 1851". En *WIKIPEDIA. Salta.* https://es.wikipedia. org/wiki/Salta. Consultada el 25 de agosto de 2024.

BOCCOLINI, S.M.; GIOBELLINA, B. "Reconstrucción histórica del territorio periurbano de producción hortícola de Córdoba, Argentina (1573-1900)". *EUTOPÍA. Revista de Desarrollo Económico Territorial*. Nº 14. 2018. DOI: http://dx.doi.org/10.17141/eutopia.14.2018.3577. Consultada el 13 de septiembre de 2024.

BOLIO, A.A. *A Partir de 1521 llega el toro a México*. 2020. https://suertematadortoros.com/blog/ 2020/04/21/a-partir-de-1521-llega-el-toro-a-mexico/. Consultada el 15 de agosto de 2024.

BOMAN, E. "Carte Archeologique du Nord-ouest de la Republique Argentine, 1903". En *BOMAN, E. Antiquites de la región andine de la Republique Argenytine etr du desert d'Atacama*". Tomo II. Paris. 1908.

BONAVIA, D. *Los camélidos sudamericanos. Una introducción a su estudio.* Lima. 1996.

BONETTO, W. *El viejo Fuerte de Río Cuarto controlaba el aguardiente*. 2014. https://walterbonettoescritor.blogspot.com/2014/11/el-viejo-fuerte-de-rio-cuarto.html. Consultada el 11 de octubre de 2024.

BONIALIAN, M.; HAUSBERGER, B. "Consideraciones sobre el comercio y el papel de la plata hispanoamericana en la temprana globalización, siglos XVI-XIX". *Historia mexicana*. Vol. 68. Nº 1. 2018.

BONNETT, D. “El camellón de la Sabana. De camino al río Grande de la Magdalena”. En *BAUTISTA, A.F.; ACUÑA, B.O.; MORA, K.G. (Coord.) Los caminos antiguos del altiplano cundiboyacense.* Tunja. 2021.

BOTERO, S. “Elementos para leer un palimpsesto: indígenas, caminos, piedras, mulas y caballos en Colombia”. *Boletín de Antropología Universidad de Antioquia*. Vol. 20. Nº 37.

BOUYSSE CASSAGNE, T. *La identidad aymara: aproximación histórica (siglo XV, siglo XVI).* La Paz. 1987.

CABALLOS Y ARREOS. *Los primeros caballos en México.* 2016. https://caballosyarreos.wordpress.com/. Consultada el 10 de agosto de 2024.

CABELLO, G.; GALLARDO, F. “Arte rupestre del desierto de Atacama. Arqueología y estilos”. En *BRANCOLI, B. (Ed.). Desde la puna hacia la costa. Dibujos de arte rupestre del desierto de Atacama.* Santiago. 2019. Citado en BERENGUER, J. “Acerca de la identificación de animales en el arte rupestre de la cordillera atacameña, Chile”. *Boletín de la Sociedad de Investigación del Arte Rupestre de Bolivia (SIARB)*. Nº 38. 2024.

CALERO, L.F. *Pastos, quillacingas y abades, 1535-1700*. Bogotá. 1991

CAPRILES, J.M.; REVILLA, C. “Ocupación inka en la región kallawaya: oralidad, etnohistoria y arqueología de Camata, Bolivia”. *Chungará*. Vol. 38. Nº 2. Arica. 2006.

CARBONELL, J.A. “El tercer viaje de Cristobal Colón y el descubrimiento de Venezuela”. *Boletin de la Academia Nacional de la Historia.* 1985. Vol. 68. Nº 270.

CÁRCANO, R.J. *Historia de los medios de comunicación y transporte en la República Argentina.* Tomo I. Buenos Aires. 1893.

CARRASCO, C. “La exceptio non numeratae pecuniae en los tratados de Pandectas del siglo XIX: una aproximación al método de la Pandectística y sus resultados”. *Anuario de historia del derecho español*. Nº 73. 2003.

CARRAZZONI, J.A. “La mula: el fulgurante animal del siglo XVI”. *Todo es Historia.* Nº 332. 1995. https://www.yumpu.com/es/document/read/33860143/n-332-comegus. Consultada el 25 de agosto de 2024.

CARTER, W.E.; MAMANI, M. *Coca en Bolivia.* La Paz. 1986.

CARVAJAL, J.A. “Honda, eje de modernización del siglo XIX al siglo XX e identidad del siglo XXI”. *Esempli di Architettura.* Nº julio. 2018.

CASTRO, I.; PALOMEQUE, S. “Originarios y forasteros del sur andino en el período colonial”. *América Latina en la Historia Económica*. Año 23. Nº 3.

CÁTEDRA UNESCO. Qhapaq Ñan-Sistema Vial Andino Patrimonio Cultural. https://catedraunesco.usmp.edu.pe/2018/08/21/qhapaq-nan-sistema-vial-andino-patrimonio-cultural/. Consultada el 26 de julio de 2024.

CERÓN, B.; NAVAS, L.; CERÓN, P. “Caracterización físico biótica y antrópica de la reserva natural Pueblo Viejo, municipio de Mallama. II parte”. *Tendencias*. Vol. 9. Nº 2. 2008.

CHAÍN-NAVARRO, C. El transporte de caballos por mar. Blog Cátedra de Historia y Patrimonio Naval. 10 de septiembre de 2019. https://blogcatedranaval.com/2019/09/10/el-transporte-de-caballos-por-mar/. Consultada el 4 de agosto de 2024.

CHEESMAN, R. *El Perú de Lequanda. Economía y comercio a fines del siglo XVIII.* Lima. 2011.

CHIAPPE, C.M.; CARMONA, J. "Criando a Atacama: desde el tributo y el reparto forzoso de mercancías hasta el fiado estatal y la contribución indigenal (siglos XVI al XIX)". *Fronteras de la Historia.* Vol. 27. Nº 2. 2022.

CHOPERTENA, K. *Arriero paisa.* https://www.artelista.com/obra/5517235941248228-arrieropaisa.html*. Consultada el 18 de julio* de 2024.

CHOPERTENA, K. *Arrieros antioqueños*. https://www.artelista.com/obra/5008065930967506-arriero santioquenos.html. Consultada el 18 de julio de 2024.

CHOQUE, C.; MUÑOZ, I. "El Camino Real de la Plata. Circulación de mercancías e interacciones culturales en los valles y Altos de Arica (siglos XVI al XVIII)". *Historia*. Nº 49. Vol. 1. 2016.

CHOQUE, R. "Mercadeo del vino y la coca en La Paz y Potosí (1585-1638)". En *CHOQUE, R. (Ed.) Sociedad y economía colonial en el sur andino.* La Paz. 1986.

COBB, G.B. *Potosí y Huancavelica. Bases económicas del Perú, 1545-1640.* La Paz. 1977.

COLMENARES, G*. La provincia de Tunja en el Nuevo Reino de Granada. Ensayo de historia social (1539-1800*). Bogotá. 1997.

COMBES, I.; TYULENEVA, V. *Paititi. Ensayos y documentos*. Cochabamba. 2001.

COMISIÓN DE FILMACIONES DE JUJUY. *Casa antigua de Humahuaca.* https://comisionde filmaciones.jujuy.gob.ar/locaciones/casa-antigua-de-humahuaca/. Consultada el 17 de septiembre de 2024.

CONTI, V.; RASPI, E. "De las guerras de la independencia a la organización del Estado. 1810-1852". En *TERUEL, A.A.; LAGOS, M. (Dir.) Jujuy en la historia de la colonia al siglo XX.* Jujuy. 2006.

CONTI, V.E.; SICA, G. "Arrieros andinos de la colonia a la independencia. El negocio de la arriería en Jujuy, Noroeste Argentino". *Nuevo mundo, mundos nuevos.* Nº 11. 2011. https://journals. openedition. org/nuevomundo/60560. Consultada el 3 de octubre de 2024.

CONTRERAS, J. "Los arrieros de Carmen Alto: notas sobre articulacion económica en la region de Ayacucho". *Boletín americanista.* Nº 37. 1987.

COOK, N.D. *Tasa de la visita general de Francisco de Toledo*. Lima. 1975.

CORDERO, M. *Crónicas de Indias. Ganadería, medicina y veterinaria.* Salamanca. 2001.

CORNERO, S. "El camino de las llamas en la arqueología del río Paraná". *Anti.* Documentos de Trabajo. 4. 2021.

COROMINAS, J.; PASCUAL, J.A. *Diccionario critico etimológico castellano e hisp*ánico. Tomo ME-RE. Término Mostrenco. Madrid. 1985.

CRAVIOTTO, J.A. "La minería durante la conquista (siglo XVI)". *Boletín de la Academia Nacional de Historia*. Nº 33. 1962.

CRESPO, A. *El corregimiento de La Paz, 1548-1600.* La Paz. 1972.

CUNNINGHAME GRAHAM, R.B. *The horses of the conquest.* Norman (Oklahoma, EE.UU). 1949.

CUSI, F. *Los arrieros*. http://laculturainca-cusi.blogspot.com/2010/10/los-arrieros.html. Consultada el 18 de julio de 2024.

D'ORBIGNY, A. *Voyage pittoresque dans les deaux Ameriques. Resume general de tous les voyages*

de Colomb, Las Casas, Oviedo…. Paris. 1836.

DÍAZ, P. *Sarna: la silenciosa amenaza que ronda a las vicuñas en Sudamérica.* 2022. LADERA SUR. https://laderasur.com/articulo/sarna-la-silenciosa-amenaza-que-ronda-a-las-vicunas-en-sudamerica/. Consultada el 27 de octubre de 2024.

DÍAZ, Z. "Creación de dos repúblicas: de españoles y de indios". En *BARONA, G.; GNECCO, C. Historia, Geografía y Cultura del Cauca, territorios posibles.* Tomo 2. Popayán. 2001.

DIRECCIÓN REGIONAL DE AGRICULTURA JUNÍN. *Exhibición y juzgamiento de llamas de las razas ch'aku y k'ara en la Expo Fiya Yauris 2023*. https://www.agrojunin.gob.pe/exhibicion-y-juzgamiento-de-llamas-de-las-razas-chaku-y-kara-en-la-expo-fiya-yauris-2023/. Consultada el 9 de noviembre de 2024.

DORE, G. "Conducción de mulas". En *CASA, C. Elogio de la mula*. 2024. https://historiasde carreteras.com/elogio-de-la-mula/. Consultada el 22 de agosto de 2024.

DUQUE-ESCOBAR, G. *De los champanes por el Magdalena*. https://www.youtube.com/ watch?v=ZQ5f5fgtqqc. Consultada el 8 de diciembre de 2024.

EGEY, J.; MIRAGAYA, M. "Los Camélidos Sudamericanos". *Sitio Argentino de Producción Animal. pR 7*. Nº 2. 2006.

EGUILUZ, P. *Quilca en los derroteros, cronicas y mapas. Siglos XVI-XX*. 2025. https://percyeguiluz.blogspot.com/2025/01/quilca-en-los-derroteros-cronicas-y.html. Consultada el 14 de junio de 2025.

ELLEFSEN, N. "La dominación Incaica en Cochabamba". *Bulletin de l'Institut Français d'Études Andines*. Vol. 7. N°1-2. 1978.

EQUESTRE. *Jáquima de cuero Excelsior.* https://www.equestre.cl/producto/jaquima-de-cuero-excelsior/. Consultada el 1 de octubre de 2024.

ESCOBARI, L. *Producción y comercio en el espacio sur andino en el siglo XVII.* Cuzco-Potosí 1650-1700. La Paz. 1985.

ESCOBARI, L. *Producción y comercio en la historia de Bolivia colonial, siglos XVI-XVIII.* La Paz. 2014.

ESCOBARI, L. *Contrabando y vida cotidiana. Historia de la cultura material en el Nuevo Reino de Granada. Siglos XVI – XVII*. La Paz. 2024.

ESPEJO, M. "Introducción: la memoria recobrada". En *TERUEL, A.A.; LAGOS, M. (Dir.) Jujuy en la historia de la colonia al siglo XX.* Jujuy. 2006.

ESTEVEZ, J. "Qhapaq Ñan Bolivia. La red vial prehispánica de Bolivia". *Revista Qhapaq Ñan Bolivia.* Año 1. Nº 1. 2007.

ETIENNE, C.P. *Aperçu general sur la Colombie et recits de voyages en Amérique*. Ginebra. 1887.

EUGENIO, M.A. "El puerto y camino de Carare en Nueva Granada". *Anuario de Estudios Americanos.* Tomo 30. 1973.

EUGENIO, M.A. *Tributo y trabajo del indio en Nueva Granada.* Sevilla. 1977.

FERNÁNDEZ, J.M. *Q'eswachaka, el último puente inca*. 2011. https://formentinatura.wordpress.com/2011/09/16/qeswachaka-el-ultimo-puente-inca-qeswachaka-the-last-inca-bridge/. Consultada el 4 de octubre de 2024. Modificada.

FERRER-DALMAU, A. *Camino de Cortés*. https://augustoferrerdalmau.com/inicio/35-el-ultimo-combate-del-glorioso-8436575120232.html. Consultada el 19 de agosto de 2024.

FERRER-DALMAU, A. *Españoles en el Colorado.* https://augustoferrerdalmau.com/inicio/187-espanoles-en-el-colorado-8436575120621.html. Consultada el 19 de agosto de 2024.

FISHER, J. "Mineros y minería de plata en el virreinato del Peru 1776-1824". *Histórica*. Vol. III. Nº 2. 1979.

FISHER, J. *Minas y mineros en el Perú colonial.* Lima. 1977.

FRIEDE, J. "Historia de la antigua ciudad de Cartago". En *DUQUE, L.; FRIEDE, J.; JARAMILLO, J. Historia de Pereira.* Bogotá. 1963. En *ZULUAGA, F.U. "Por la montaña del Quindío".* En *USECHE, M. (Ed.) Caminos reales de Colombia.* Santa Fe de Bogotá. 1995.

FUNDACIÓN ALTIPLANO. *Iglesias andinas de Arica y Parinacota. Las Huellas de la Ruta de la Plata*. Arica. 2012.

GABRIEL POR EL MUNDO. *Samaipata (Bolivia)*. https://www.youtube.com/watch?v=6lCLo70yVd0. Consultada el 2 de agosto de 2024.

Gaceta del Gobierno de Lima. Sábado 17 de abril de 1819. Nº 26. Biblioteca Nacional. Hemeroteca digital.

GADE, D.W. "Inca and colonial settlement, coca cultivation and endemic disease in the tropical forest". *Journal Historical Geography*. Vol. 5. Nº 3. 1979.

GADE, D.W. *Nature and culture in the Andes.* Madison. 1999.

GALDOS, G. *Los puertos de Arequipa en la Colonia y principios de la República*. 1991. En *CONDORI, V. "Independencia política y apertura comercial. El puerto de Quilca, 1821-1827". Historia Regional*. Año XXXVII. Nº 51. 2024.

GARAVAGLIA, J.C. "Ecosistemas y tecnología agraria: Elementos para una historia social de los ecosistemas agrarios rioplatenses (1700-1830)". *Desarrollo económico*. Vol. 28. Nº 112. 1989. .

GARCÍA, A. "Pastores y caravaneros en el arte rupestre de San Juan (Centro Oeste de Argentina)". *Boletín del Museo Chileno de Arte Precolombino*. Vol. 27. Nº 2. 2022.

GARCÍA, J.C. *De la coca a la cocaína. Una historia por comprender*. México. 2002.

GARCÍA, O. "El último puente colgante de los incas que fue destruido por las lluvias será reconstruido". *El Comercio*. 2021. Fotografías de A. Niño. https://elcomercio.pe/somos/historias/el-impresionante-puente-de-paja-que-destruyen-y-construyen-cada-ano-en-cusco-fotos-noticia/. Consultado el 26 de agosto de 2024.

GARZA, V. "Medidas y caminos en la época colonial: expediciones, visitas y viajes al norte de la Nueva España (siglos XVI -XVIII)". *Fronteras de la Historia.* Vol. 17. Nº 2. 2012.

GAVIRA, M.C. "El repartimiento de mercancías y los subdelegados en el Alto Perú. La denuncia en 1785 del subdelegado de Carangas, Juan Dionisio Marín". *Temas Americanistas.* Nº 46. 2021

GENERAL MILLER. "Notice of a journey to the Northward and also to the Eastward of Cuzco, and among the Chunchos Indians, in July, 1835". *Journal of the Royal Geographical Society of London.* Vol. 6. 1836.

GIBBON, L. *Exploration of the valley of Amazon.* Part II. Washington. 1854

GIRALDO, R. “Camino empedrado en el sitio arqueológico Soledad de Tambo. Tramo peruano del Qhapaq Ñan, Sistema Vial Andino”. En *SALIN, E. Itinerarios culturales: el Camino Inca (Qhapaq Ñan, Camino principal Andino / Sistema vial Andino) ¿el caso especial de una ruta patrimonial no turística?* https://journals.openedition.org/viatourism/7387. Consultada el 26 de julio de 2024.

GISMONDI, B.M. *Llamero.* c. 1930. Colección privada. https://ms-my.facebook.com/groups/LaPazFotosAntiguas/posts/Llamero-con-recua-de-llamas/3425394947508682/. Consultada el 16 de octubre de 2024.

GLAVE, L.M. “La hoja de coca y el mercado interno colonial: la producción de los trajines”. En *MURRA, J. (Ed.) Visita a los valles de Sonqo en los yungas de coca de La Paz (1568-1570).* Madrid. 1991.

GLAVE, L.M. “Trajines, un capítulo en la formación del mercado interno colonial”. *Revista Andina.* Nº 1. 1983.

GLAVE, L.M. *Trajinantes. Caminos indígenas en la sociedad colonial siglos XVI/XVII*. Lima. 1989.

GOHRING, H. *Informe al Supremo Gobierno del Perú sobre la expedición a los valles de Paucartambo en 1783 al mando del coronel D. B. La-Torre.* Lima. 1877.

GOLTE, J. *Repartos y rebeliones: Túpac Amaru y las contradicciones de la economía colonial.* México. 1986.

GOLTZIUS, H.; WIERIX, H. *Mula y asno, 1578*. WIKIPEDIA. https://es.wikipedia.org/wiki/Mula_%28animal%29. Consultada el 2 de octubre de 2024.

GÓMEZ, A.; DOMÍNGUEZ, C. “Quinerías y caucherías de la Amazonia”. En *USECHE, M. (Ed.) Caminos reales de Colombia.* Santa Fe de Bogotá. 1995.

GÓMEZ, J. “Sebastián de Belalcázar (I): Adelantado de Popayán y fundador de Quito”. *Boletín de la Real Academia de la Historia*. Tomo 63. 1913.

GONNET, E. “Un carro o carreta tirado por bueyes”. En *IACONIS, H.J. La carreta, su implicación en la Historia de 9 de Julio. Diario El 9 de julio. 6 de abril de 2020.* https://www.diarioel9dejulio.com.ar/noticia/107123. Consultada el 11 de octubre de 2024.

GONZÁLEZ, N. *Repercusiones e influencias de la plata americana en la economía de España y de sus colonias (1500-1700)*. Trabajo de Fin de Grado. Bloque de Antropología Cultural e Historia de América. Universitat de Barcelona. 2014.

GONZÁLEZ, V. *Bolivia.* Barcelona. 2007.

GOSSELMAN, C.A. *Viaje por Colombia 1825 y 1826.* Bogotá. 1981.

GUTIÉRREZ, D.J. *El Camino precolombino Paria-Tapacarí: una aproximación arqueológica al sistema de tambos incas a través de los sitios Pisakheri Tambo y Huaylla Tambo*. Tesis de Maestría para obtener el título académico “Maestría en Artes” en el programa de estudios Etnología y Estudios Americanos Antiguos. Universidad Renana Friedrich Wilhelms. Bonn. 2012.

GUTIÉRREZ, L. “La dinámica de la historia regional: El caso de Mizque (Cochabamba) y "la" puente de 1630”. *Historia y Cultura*. Nº 22. 1993.

GUTIÉRREZ, S. "Caminos al Antisuyo". *Revista del Museo e Instituto de Arqueología.* Nº 23. Cuzco. 1984.

GUTIÉRREZ, S.J. *Las comunicaciones en América: de la senda primitiva al ferrocarril*. Madrid. 1993.

GUTIÉRREZ DE ALBA, J.M. *Plaza de Vélez*. 1872. https://babel.banrepcultural.org/digital/collection/p17054coll16/id/135. Consultada el 8 de diciembre de 2024.

GUTIÉRREZ DE ALBA, J.M. *Indio carguero entre Honda y Bogotá*. 1874. https://babel.banrepcultural.org/digital/collection/p17054coll16/id/290. Consultada el 8 de diciembre de 2024.

GUTIÉRREZ DE ALBA, J.M. *Vendedora de sal en Sogamoso*. 1871. https://babel.banrepcultural.org/digital/collection/p17054coll16/id/122. Consultada el 8 de diciembre de 2024.

GUZMÁN, H. "Aspectos históricos y técnicos del río Magdalena. Una visión sobre experiencias en el río". *Hojas Universitarias.* Nº 5. https://revistas.ucentral.edu.co/index.php/hojasUniv/article/view/1114. Consultada el 8 de diciembre de 2024.

HALL, A.J. (Ed.) *Atlas of the World*. National Geographic Society. Washington. 1981.

HAMPE, T. "Relación de los encomenderos y repartimientos del Perú en 1561". *Historia y cultura*. Nº 12. 1979.

HASSEL, J.M. "Informe del Jefe de la Comisión exploradora del Alto Madre de Dios, Paucartambo y Urubamba por la vía del Cuzco, 1904". *Últimas exploraciones ordenadas por la Junta de Vías Fluviales*. Lima. 1907.

HENMAN, A. *Mama coca.* La Paz. 1992.

HERNÁNDEZ, J. *Instrucción del estanciero.* Buenos Aires. 1884.

HUDSON, C. "The Hernando de Soto Expedition, 1539-1543". En *HUDSON, C.; CHAVES, C. (Eds.) The forgotten centuries. Indians and Europeans in the American South. 1421-1704*. Athens (Georgia)-Londres. 1994.

HUILLCA EXPEDITION. *Los incansables llamas cargueros de los Andes*. https://www.huillcaexpedition.com/es/blog/los-incansables-llamas-cargueros-de-los-andes. Consultada el 27 de octubre de 2024.

HUMBOLDT, A. *Cartas Americanas*. Caracas. 1988.

HUMBOLDT, A. *Viaje a las regiones equinocciales del nuevo continente*. Tomo III. Caracas. 1941. https://ia803100.us.archive.org/17/items/AlejandroHumboltViajeALasRegionesEquinocciales/deletes/Alejandro_Humbolt_viaje_a_las_regiones_equinocciales_tomo_3.pdf. Consultada el 23 de septiembre de 2024.

HYSLOP, J. *Qhapaqñan. El sistema vial inkaico.* Lima. 1992.

ILUSTRES MARINOS. 2017. https://www.facebook.com/permalink.php/?story_fbid=1791846230844986&id=7069918 12663772. Consultada el 16 de agosto de 2024.

INCER, J. "Cuarto viaje de Colón. Crónicas relativas al descubrimiento de la costa de América Central". En *INCER, J. Descubrimiento, conquista y exploración de Nicaragua*. Managua. 2002.

INSTITUTO NACIONAL DE CULTURA. *Programa Qhapaq Ñan. Informe por cuencas hidrográficas del registro de tramos y sitios. Campañas 2003-2004*. Lima. Sin fecha.

INSTITUTO NACONAL DE CULTURA. *Resolución Directoral Nacional, nº 1112/INC*. 31 de julio de 2009.

IRVING, W. *Vida y viajes de Cristóbal Colón.* Madrid. 1851.

JARA, A. *Tres ensayos sobre economía minera hispanoamericana*. Santiago de Chile. 1966.

J.C.NAÓN & CÍA, S.A. *Par de antiguas espuelas nazarenas del siglo XIX.* http://www.naon2.dynalias.com/hist/1532/pc/17942-023.html. Consultada el 1 de octubre de 2024.

JIMÉNEZ, J. "Los chibcha". *Boletín de Arqueología.* Vol. I. Nº 2. 1945.

KINGSTONE, W.H.G. *In New Granada; or, heroes and patriots. A tale for boys.* Londres. 1892. Pág. 263.

KLEIN, H. "The impact of the crisis in Nineteenth Century Mining on regional economies: the example of the Bolivian Yungas, 1786-1838. En *ROBINSON, D.J. (Ed.) Social fabric and spatial structure in Colonial Latin America. Dellplain Latin American Studies,* 1. Siracusa. 1979.

KLEIN, H.S. "Coca production in the bolivian yungas in the colonial and early national periods". En *PACINI, D.; FRANQUEMONT, C. (Eds.) Coca and cocaine. Effects on people and policy in Latin America.* Peterborough. 1986.

KUTSCHER, G. "Nordperuanische Gefäßmalereien des Moche-Stils". 1983. En *ALVA, J.I.; ZÚÑIGA, L. Serie Alimentos Andinos: La Llama y la Alpaca*. 2020. El Brujo, complejo arqueológico. https://elbrujostg.urbangolem.com/blog/llama-y-alpaca. Consultada el 5 de octubre de 2024.

LA AMÉRICA ESPAÑOLA. *El Camino Real: De Lima a Buenos Aires.* 2018. https://laamericaespanyola.com/2018/06/28/el-camino-real-de-lima-a-buenos-aires/. Consultada el 8 de septiembre de 2024.

LACOSTE, P. "El arriero y el transporte terrestre en el cono sur (Mendoza, 1780-1800)". *Revista de Indias.* Vol. LXVIII. Nº 244. 2008.

LACOSTE, P. "Transporte terrestre en el cono sur (1550-1850): arrieros y troperos". *Si Somos Americanos. Revista de Estudios Transfronterizos.* Vol. IX. Nº 2. 2009.

LANCHEROS, F.A. *Caminos coloniales: una historia de las vías de comunicación en la región central del Nuevo Reino de Granada en el siglo XVIII.* Trabajo de investigación presentado como requisito parcial para optar al título de Magíster en Historia. Universidad Nacional de Colombia. Bogotá. 2017.

LANGEBAEK, C.H. "Dos teorías sobre el poder político entre los muiscas. Un debate a favor del diálogo". En *GAMBOA, J.A. Los muiscas en los siglos XVI y XVII: miradas desde la arqueología, la antropología y la historia.* Bogotá. 2008.

LANGEBAEK, C.H. "Los caminos aborígenes". En *USECHE, M. (Ed.) Caminos reales de Colombia.* Santa Fe de Bogotá. 1995.

LANGEBAEK, C.H.; GIRALDO, S.; BERNAL, A.; MONROY, S.; BARRAGÁN, A.; MORALES, J. *Por los caminos del Piedemonte. Una historia de las comunicaciones entre los Andes orientales y los Llanos. Siglos XVI a XIX.* Santafé de Bogotá. 2000.

LÁRRAGA, F.; SANTOS, F. *Promptuario de la theologia moral*. 4ª edición. Madrid. 1790.

LAVOZ. *La Estancia Jesuítica de Colonia Caroya y sus cuatro siglos de historia*. 2022. https://voydeviaje.lavoz.com.ar/cordoba/la-estancia-jesuitica-de-colonia-caroya-y-sus-cuatro-siglos-de-historia/. Consultada el 5 de junio de 2025.

LAZO, C.; TORD, J. "El corregidor: agente de la circulación de clase y colonial". En *LAZO, C.; TORD, J. Obras escogidas de Carlos Lazo García. Historia de la economía colonial: hacienda, comercio, fiscalidad y luchas sociales.* Tomo II. Lima. 2007. Págs. 223, 253, 257.

LEDESMA, R. *"*Estudio de territorialidad en el sur del valle Calchaquí (Salta, Argentina)*".* En *SEPÚLVEDA, M.; BRIONES, L.; CHACAMA, J. Crónicas sobre la piedra. Arte Rupestre de las Américas*. Arica. 2022.

LEMA, A.M. "Producción y circulación de la coca en el Alto Perú 1780-1840". *Historia y cultura.* Octubre. 1989.

LEMA, A.M. *Production et circulation de la coca en Bolivie, 1780-1840*. Tesis de Doctorado. Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales. Paris. 1988.

LEÓN, M.M. *El segundo viaje colombino.* Tesis de Doctorado. Universidad de Valladolid. 2000.

LIBRARY OF CONGRESS. *Map of Bolivia. 1894*. https://www.loc.gov/resource/gdcwdl.wdl_11315/?r=-0.597,-0.166,1.98,1.184,0. Consultada el 28 de julio de 2024.

LLANOS, H. "Caminos del Guancallo". En *USECHE, M. (Ed.) Caminos reales de Colombia.* Santa Fe de Bogotá. 1995.

LLOSA, R. "Historia de la costa portuaria arequipeña". *Diario sin fronteras.* 15 de agosto de 2024.

LOHMANN, G. (Ed.) *Francisco Pizarro. Testimonio, documentos oficiales, cartas y escritos varios.* Madrid. 1986.

LOHMANN, G. *El corregidor de indios en el Perú bajo los Austrias.* Madrid. 1957.

LÓPEZ, A. "La villa de la Isabela, primera ciudad española en América". En *CHEZ, J. (Ed.) España y República Dominicana. Una historia compartida.* Santo Domingo. 2023.

LÓPEZ, C. *Una ruta de la plata: Potosí-Arica. Introducción histórica, trazado y forma de recorrido en los siglos XVI y XVII.* Manuscrito inédito. La Paz. 1990. En *FUNDACIÓN ALTIPLANO. Iglesias andinas de Arica y Parinacota. Las huellas de la Ruta de la Plata*. Arica. 2012.

LÓPEZ, C. *La Ruta de la Plata: de Potosí al Pacífico.* La Paz. 2016.

LÓPEZ, G. E. J.; ORSIB, J. P. "Intensificación y domesticación de camélidos en los Andes centro-sur: variabilidad y procesos de cambio en la puna de Salta, Argentina*". Cuadernos del Instituto Nacional de Antropología y Pensamiento Latinoamericano - Series Especiales.* Vol. 7. N° 2. 2019.

LÓPEZ, M.L. "Las encomiendas de Popayán en los siglos XVII y XVIII". En *PADILLA, S.; LÓPEZ, M.L.; GONZÁLEZ, A.L. La encomienda en Popayán.* Sevilla. 1977.

LÓPEZ, M. L. *Domesticación de camélidos en Sudamérica.* Especial NAyA. Vol. 1. 2001. https://www.equiponaya.com.ar/naya2001/htm/articulos/Maria_Laura_Lopez.htm. Consultada el 3 de noviembre de 2024.

LÓPEZ, S. (Ed.) *Guía de Identificación y Registro del Qhapaq Ñan*. Lima. 2013.

LÓPEZ DE ALBORNOZ, C. "Tiempos de cambio: producción y comercio en Tucumán (1770-1820)". *Andes*. Nº 13. 2002. Redalyc. https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=12701308. Consultada el 15 de septiembre de 2024.

LOREDO, R*. Bocetos para la nueva historia del Perú. Los repartos*. Lima. 1958.

LOZA-BALSA, G. *Monografía de la coca.* La Paz. 1992.

MACHLER, E. La herencia de Onzaga: El testimonio de Aurelia Sandoval. *Cahiers du CRICCAL*. N°31. 2004.

MÁLVAREZ, M.F. “La Ruta de la Plata de la villa imperial de Potosí a Arica (siglos XVI-XVIII). Una aproximación al trazado de la ruta a través del estudio del paisaje histórico”. *56º Congreso Internacional de Americanistas.* Salamanca. 2018.

MANRIQUE, N. *Colonialismo y pobreza campesina. Caylloma y el valle del Colca, siglos XVI-XX*. DESCO. Lima. 1986.

MANTILLA, L.C.; DÍAZ-PIEDRAHITA, S. *Fray Diego García: su vida y su obra científica en la Expedición Botánica*. Bogotá. 1992.

MANZO, A.A.A. *La red vial prehispánica en el sur de Bolivia.* La Plata. 2011.

MARCGRAVE, G.; PISO, W. *Historia Naturalis Brasiliae*. Amsterdam. 1648. Biblioteca Digital Curt Nimuendaju. https://biblio.wdfiles.com/local--files/marcgrave-1648-historia/marcgrave_1648_historia.pdf. Consultada el 15 de octubre de 2024.

MARCHENA, J. "Alabanza de corte y menosprecio de aldea. La ciudad y Cerro Rico de Potosí". En *VILLA, J. (Ed.) Potosí, plata para Europa.* Sevilla. 2000.

MARCOPPIDO, G.; ARZAMENDIA, Y.; VILÁS, B. *Sarna en camélidos sudamericanos-vicuñas.* VICAM. https://www.vicam.org.ar/actualidadConservacion/sarnaCamelidos_VICAM .pdf. Consultada el 24 de octubre de 2024.

MARCOY, P. *Voyage a traves l'Amerique du Sud.* Tomo I. Paris. 1869.

MARTÍNEZ, A. “El proyecto de congregación de naturales en el pueblo de Moncorá (Guane)”. *FERMENTUM.* Nº 25.

MARTÍNEZ, R.M. *“*La pena de excomunión en las fuentes canónicas de la Nueva España (Concilios Provinciales Mexicanos I-II)*”*. *Quinto Centenario*. Nº. 12*.* 1987.

MATESANZ, J. “Introducción de la ganadería en Nueva España, 1521-1535”. *Historia Mexicana.* Vol. 14. Nº 4(56). 1965.

MATTOS, R. “El Qhapaq Ñan del Tawantinsuyu: reflexiones sobre su significado político y social en el presente andino”. *Revista de Antropología del Museo de Entre Ríos*. Vol. 1. Nº 1. 2015.

MAYO, C.A. *Estancia y sociedad en la pampa (1740-1820).* Buenos Aires. 2004.

MEDINA, J. T. *El veneciano Sebastián Caboto al servicio de España*. Tomo I. Santiago de Chile. 1908.

MEDINACELI, X. "Mediadores de altura. Llameros de Oruro en la colonia temprana". *Actes & Memoires.* Nº 4.

MELLAFE, R. “Evolución del salario en el virreinato peruano”. *Iberoamericana Pragensia.* Nº 1. 1967.

MENA, F. (Ed.) *La cordillera de los Andes: ruta de encuentros.* Museo Chileno de Arte Precolombino-Banco O’Higgins. Santiago de Chile. 1994.

MENDOZA, D. “El terremoto de 1650 en la Relación de fray Diego de Mendoza, O.F.”. En *VV.AA. Documentos sobre el terremoto de 1650 (Cuzco), 1650-1651. Revista del Archivo Histórico del Cuzco*. Nº 13. 1970.

MENZEL, D.; RIDDELL, F.; VALDE, L. “El centro administrativo Inca de Tambo Viejo”. *Arqueología y Sociedad*. Nº 24. 2012. https://www.researchgate.net/figure/Figura-6-Caravana-de-llamas-pasando-por-las-inmediaciones-de-Tambo-Viejo-en-marzo-de_fig4_268523081. Consultada el 15 de noviembre de 2024.

MERUVIA, F. *Historia de la coca. Los yungas de Pocona y Totora (1550-1900)*. La Paz. 2000.

MESSIA, A. "Memorial sobre la cédula real del servicio personal de los indios de 1601". En *ALDEA, Q. El indio peruano y la defensa de sus derechos (1596-1630).* Lima. 1993.

METACRIL SISTEM. https://www.metacrilsistem.com/product/mapamundi-metacrilato-negro/. Consultada el 17 de octubre de 2024.

MIJARES, I. "La mula en la vida cotidiana del siglo XVI". En *LONG, J.; ATTOLINI, A. (Coord.) Caminos y mercados de México*. Universidad Nacional Autónoma de México. México. 2009.

MINISTERIO DE DESARROLLO RURAL, AGROPECUARIO Y MEDIO AMBIENTE DE BOLIVIA. *Política para el desarrollo con identidad del sector camélido*. Ministerio de Desarrollo Rural, Agropecuario y Medio Ambiente. La Paz. 2008.

MIRA, E. *La gran armada colonizadora de Nicolás de Ovando, 1501-1502*. Santo Domingo. 2014.

MIRANDA, A. *Equus ferus caballus 500 años del caballo en tierras mexicanas*. 2019. https://www.amabpac.org.mx/wp/equus-ferus-caballus-500-anos-del-caballo-en-tierras-mexicanas/. Consultada el 12 de agosto de 2024.

MIRANDA, B. "Las minas y asiento del Porco: nuevos datos sobre la hacienda rica de Hernando Pizarro en Indias". *Temas Americanistas.* Nº 33. 2014.

MONTES, L. *Mi versión de lo que ocurrió en la historia un día como hoy 23 de mayo*. 2016. https://compartiendo72.rssing.com/chan-53406405/article238.html. Consultada el 5 de agosto de 2024.

MONTORY, A. *Historia del rodeo chileno.* Tomo I. 2016.

MORA, K. "Conexiones entre Tunja y Bogotá a través de los ojos de viajeros y paseantes, siglos XVIII y XIX". En *BAUTISTA, A.F.; ACUÑA, B.O.; MORA, K. (Coord.) Los caminos antiguos del altiplano cundiboyacense.* Tunja. 2021.

MORALES, F. (1988) *Atlas histórico cultural de América*. Tomo I. Las Palmas de Gran Canaria. 1988.

MORALES, J.M. *Tunja. Atenas del renacimiento en el Nuevo Reino de Granada.* Málaga. 1998.

MORENO, A. *El corregidor de indios y la economía peruana del siglo XVIII (Los repartos forzosos de mercancías).* Madrid. 1977.

MORENO, F.A. *Indios* y *Mestizos de la Nueva Granada* a *finales del Siglo XVIII.* Bogotá.1985. En *ZULUAGA, F.U. "Por la montaña del Quindío".* En *USECHE, M. (Ed.) Caminos reales de Colombia.* Santa Fe de Bogotá. 1995.

MORNER, M. *Perfil de la sociedad rural del Cuzco a fines de la colonia.* Lima. 1978.

MORTIMER, W.G. *Peru: history of coca. The divine plant of the incas.* Nueva York. 1978.

MÚJICA, S.; ROEL, P. (Coord.) *Los arrieros del Pariacaca.* Lima. 2013.

MUÑOZ, A. "La coca en la colonia: cultura, negocio y satanismo". *Revista de Filosofía.* Vol. 24. Nº 52. Maracaibo. 2006. http://www.scielo.org.ve/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0798-1171200 6000100005&lng=es&nrm=iso>.ISSN 079 8-1171. Consultada el 23 Diciembre 2007.

MURRA, J. (Ed.). *Visita a los valles de Sonqo en los yungas de coca de La Paz (1568-1570).* Madrid. 1991.

MÜŞERREF İKIZOĞLU. https://www.pexels.com/es-es/foto/campo-animales-caballos-montando-

143326 26/. Consultada el 19 de agosto de 2024.

NATIONAL GEOGRAPHIC. *Llama, un animal que cargó con un imperio*. https://www.nationalgeographic.es/animales/llama. Consultada el 16 de octubre de 2024.

NEWLAND, C.; CUESTA, M. "Revueltas y presión impositiva en el espacio peruano, 1691-1790". *Revista de Historia Económica*. Año XXI. Nº 3. 2003.

NOVILLO, R.E.; NOVILLO, G. "Relatos costumbristas de la ciudad colonial de Totora". *Thakhi MUSEF.* 4. Nº 4. 2021.

NUMHAUSER, P. *Mujeres indias y señores de la coca. Potosí y Cuzco en el siglo XVI*. Madrid. 2005.

OJEDA, R. "Abastecimiento de Santafé antes de la independencia. A propósito de la tienda de Llorente". *Tabula Rasa*. Nº 8. 2008.

OLIVA, B. Análisis de las barras de plata en las cajas reales de Arica. 2025. https://blognumismatico.com/2025/05/29/analisis-de-las-barras-de-plata-en-las-cajas-reales-de-arica/. Consultada el 23 de junio de 2023.

OLIVETO, L.G.; VENTURA, B. "Dinámicas poblacionales de los valles orientales del sur de Bolivia y del norte de Argentina, siglos XV-XVII. Aportes etnohistóricos y arqueológicos". *Población y Sociedad*. Nº 16. 2009.

O'PHELAN, S. *Un siglo de rebeliones anticoloniales. Perú y Bolivia 1700-1783.*Cuzco. 1988.

ORCHE, E. "Huancavelica en la Ruta del Mercurio del Camino Real". *Congreso internacional "El patrimonio minero e industrial: su incidencia e importancia en los itinerarios culturales de relevancia universal. El caso de Almadén y otras explotaciones mineras vinculadas al Camino Real Intercontinental a través de la ruta del mercurio"*. ICOMOS España. Madrid y Almadén. España. 2006.

ORCHE, E. *La minería del Famatina (La Rioja, Argentina).* Vigo. 2020.

ORCHE, E. *Tasas, alcabalas y hoja de coca en el Perú virreinal (siglos XVI-XIX).* Vigo. 2024.

ORCHE, E. "Transporte de coca desde los cocales de Paucartambo (Cuzco) a las zonas mineras del Alto Perú en los siglos XVI y XVIII. I. De los cocales a los almacenes de Paucartambo". *De Re Metallica.* Nº 21. 2013.

ORCHE, E. "Transporte de coca desde los cocales de Paucartambo (Cuzco) a las zonas mineras del Alto Perú en los siglos XVI y XVIII. II. De los almacenes de Paucartambo a Potosí". *De Re Metallica.* Nº 22. 2014.

ORCHE, E.; AMARÉ, M.P. *Don Pedro Ozores de Ulloa, administrador virreinal en Potosí, Huancavelica y Chile (1554-1624): una vida al servicio de la Corona*. SEDPGYM. Vigo. 2022.

ORCHE, E.; AMARÉ, M.P. "La Ruta de la hoja de coca y su importancia para el Camino Real Intercontinental en la historia de los actuales Perú y Bolivia". *ICOMOS. Reunión Internacional sobre Itinerarios Culturales.* Burgos, 14-19 de julio de 2008.

ORCHE, E.; AMARÉ, M.P. "Transporte de mercurio desde Huancavelica a Potosí en el Perú colonial". *De Re Metallica.* Nº 25. 2015.

ORCHE, E.; PUCHE, O. "Intercambio tecnológico en la minería y metalurgia hispanoamericana de la plata y del mercurio durante el imperio". *II Congreso Europeo de Latinoamericanistas.* Halle. 1998.

ORTIZ, M. *Abastecimiento alimentario en Santafé colonial*. Trabajo de grado para obtener el título

de Historiadora. Pontificia Universidad Javeriana. Bogotá. 2009.

OSORIO, V.R. *Arrieros y caminantes somos en la vida…* 2022 https://tudiariohuanuco.pe/especiales/arrieros-y-caminantes-somos-en-la-vida/. Consultada el 30 de junio de 2025.

OTERO, E. "Sobre la fundación de la ciudad de Guaduas". *Boletín de Historia* y *Antigüedades.* Vol. XXXIV.

OTERO, S. "Elementos para leer un palimpsesto: indígenas, caminos, piedras, mulas y caballos en Colombia". *Boletín de Antropología Universidad de Antioquia.* Vol. 20. Nº 37.

PADILLA, S. "Tasaciones de encomiendas de Popayán en el siglo XVI". En *PADILLA, S.; LÓPEZ, M.L.; GONZÁLEZ, A.L. La encomienda en Popayán.* Sevilla. 1977.

PALLIERE, L. *Arrieros a caballo hacia 1900*. https://www.memoriachilena.gob.cl/602/w3-article-121584.html. Consultada el 18 de julio de 2024.

PARRA, J.F. *Imaginario y paisaje material en peregrinación de Alpha (M. Ancízar).* Trabajo de investigación presentado como requisito para optar por el título de Magister en Historia y Teoría del Arte, la Arquitectura y la Ciudad. Universidad Nacional de Colombia. Bogotá. 2016.

PARRILLA, C. *Listado de cuadros.* https://www.carlosparrillapenagos.es/pintura-naval/cuadros-1/. Consultada el 15 de junio de 2025.

PAZ, G.L. "A la sombra del Perú: mulas, repartos y negocios en el norte argentino a fines de la colonia". *Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana Dr. Emilio Ravigni".* Tercera Serie. Nº 20. 1999.

PELOZATTO, M.L. "El comercio entre Santa Fe y Córdoba durante la época colonial (1624-1692)". *Nova Santa Fe*. https://www.novasantafe.com/nota.asp?t=El-comercio-entre-Santa-Fe-y-Cordoba-durante-la-epoca-colonial-1624_1692&id=36480&id_tiponota=11. Consultada el 24 de agosto de 2024.

PELOZATTO, M.L. "La cría y el comercio de mulas entre el Río de la Plata y el Perú: mercados regionales, actores y grupos sociales (siglos XVI al XIX)". *Sociedad indiana*. 2016. https://socindiana.hypotheses.org/802. Consultada el 24 de agosto de 2024.

PEREIRA, M. (Coord.) *Arica y Parinacota. Paisaje Cultural de América*. 2017.

PÉREZ, F. *Jeografía física i política de los Estados Unidos de Colombia.* Bogotá. 1863.

PÉREZ, M.L. "Los caminos reales de América en la legislación y en la historia". *Anuario de Estudios Americanos*. Tomo LVIII. Nº 1. 2001.

PÉREZ DE ARCE, J. *Caravana de llamas subiendo al altiplano por el valle de Azapa.* Museo Chileno de Arte precolombino. El tráfico con recuas de llamas. https://museo.precolombino.cl/el-trafico-con-recuas-de-llamas/. Consultada el 5 de octubre de 2024.

PÉREZ DE ARCE, J. "Cazadores cordilleranos", 1997. En *ALDUNATE, C. (Ed.) La cordillera de los Andes al sur de América.* Santiago de Chile. 2019.

PEREZGROVAS, R.A. "Historia de los caballos en crónicas relativas a la exploración y conquista española de las Antillas". *Acta Universitaria.* Vol. 34. 2007.

PEREZGROVAS, R.A. *La ganadería bovina en el México Colonial*. Chiapas. 2020.

PINTEREST. https://ar.pinterest.com/pin/31314159902959540/. Consultada el 4 de agosto de 2024.

PINTO, C.E.; MARTÍN, M.; CID, M.D. “Camélidos sudamericanos: clasificación, origen y características”. *Revista Complutense de Ciencias Veterinarias,* Vol. 4. Nº 1. 2010.

PIWONKA, N. “Fotografía de un arriero chileno preparando una cabalgadura”. 2003. En *ALDUNATE, C. (Ed.) La cordillera de los Andes al sur de América.* Santiago de Chile. 2019.

PLATT, T. “Container transport: from skin bags to iron flasks. Changing technologies of quicksilver packaging between Almaden and America, 1788–1848”. *Past and Present*. Nº 214. 2012.

PODESTÁ, M. M.; FALCHI, M. P.; NIELSEN, A. E. “A lo largo del tiempo… Secuencia cronológica del arte rupestre en Guachipas (Salta, Noroeste, Argentina)”. *Boletín de la Sociedad de Investigación del Arte Rupestre de Bolivia (SIARB)*. Nº 37. 2023.

POMAR, S. “Charkas de Totora en el siglo XVI”. En *BEHOTEGUY, G. Totora: dinámicas de producción cocalera y estrategias de la homogenización cultural. Thakhi MUSEF*. Nº 4. 2021.

POZZI-ESCOT, M. “Los petroglifos de Toro Muerto (Valle de Majes, Arequipa-Perú), inventario y registro”. En *SEPÚLVEDA, M.; BRIONES, L.; CHACAMA, J. Crónicas sobre la piedra. Arte Rupestre de las Américas*. Arica. 2022.

PRADO, U. *El caballo chileno 1541 a 1914: estudio zootécnico e histórico hípico*. Santiago de Chile. 1914.

PRIETO, E.E. *Centro histórico de Honda: puesta en valor e inserción en el siglo XXI.* Trabajo presentado para optar al título de magister Restauración de Monumentos Arquitectónicos. Pontificia Universidad Javeriana. Bogotá. 2009.

RAIMONDI, A. "Itinerario de los viajes de Raimondi en el Perú. Cuzco, Quispicanchi, Lucre, Pisac, etc. hasta Marcapata, 1865". *Boletín de la Sociedad Geográfica de Lima.* Tomo VIII. Nº 7-8-9.Lima. 1898.

RECALDE, M.A. “Representaciones rupestres y sitios de ocupación transitoria en el período prehispánico tardío: los casos de Charquina 2 y Cerco de la Cueva 3 en el valle de Guasapampa (provincia de Córdoba, Argentina)”. En *SEPÚLVEDA, M.; BRIONES, L.; CHACAMA, J. Crónicas sobre la piedra. Arte Rupestre de las Américas*. Arica. 2022.

RED UNO. *Declararán Patrimonio Arquitectónico a la Iglesia de Belén de Andamarca en Oruro*. 2022. https://www.reduno.com.bo/noticias/declararan-patrimonio-arquitectonico-a-la-iglesia-de-belen-de-andamarca-en-oruro-202271111840. Consultada el 8 de julio de 2025.

REGAL, A. *Los puentes del Inca en el antiguo Perú.* Lima. 1972.

REICHEL-DOLMATOFF, G. *Arqueología de Colombia. Un texto introductorio.* Bogotá. 2016.

REMINGTON, F. *The mule pack, an ore train going into the Silver Mines, Colorado*. 1901. https://pixelsmerch.com/featured/the-mule-pack-an-ore-train-going-into-the-silver-mines-colorado-1901-frede ric-remington.html. Consultada el 24 de septiembre de 2024.

RENARD-CASEVITZ, F.M.; SAIGNES, T.; TAYLOR, A.C. *Al este de los Andes. Relaciones entre las sociedades amazónicas y andinas entre los siglos XVI y XVII.* 2 tomos. Quito. 1988.

RÍO, J. “La élite antillana y la economía de conquista en América: los intereses ganaderos (1493-1542)”. En *DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE GRANADA (Ed.) El Reino de Granada y el Nuevo Mundo*. V Congreso Internacional de Historia de América (mayo 1992). Vol. 3. 1994.

RÍO, J.L. *Guerreros y ganaderos I. Caballos y équidos españoles en la conquista y colonización de América.* Sevilla. 1992.

RÍO, M. "Los tesoros de los mallku de Pocona y Totora en el siglo XVI". *Chungará*. Vol. 42. Nº 1. 2010.

RIVERA, M.A. "Arica en las rutas de tráfico de Potosí: Algunas consideraciones sobre la sociedad andina del siglo XVIII". *Revista Chilena de Antropología.* Nº 13. 1995-1996.

RIVERA, R. "El caballo en el Perú (siglo XVI)". *Anuario de Estudios Americanos*. Vol. 36. 1979.

RIVERO, M.E.; TSCHUDI, J.D. *Antigüedades peruanas. Imprenta Imperial de la Corte y del Estado*. Tomo I. Viena. 1851.

ROBREVET. Estancia Jesuítica de Jesús Maria. Museo Jesuítico Nacional. https://www.tripadvisor.es/Attraction_Review-g2034978-d4749986-Reviews-Estancia_Jesuitica_de_Jesus_Maria_Museo_Jesuitico_Nacional-Jesus_Maria_Province_.html#/media/4749986/?albumid=-160&type=ALL_INCLUDING_RESTRICTED&category=-160. Consultada el 5 de junio de 2025.

RODRIGO, R. *El Tratado de Tordesillas y cómo repartió Portugal y Castilla*. 2013. https://www.abc.es/internacional/20130914/abci-tratado-tordesillas-201309132226.html. Consultada el 19 de agosto de 2024.

RODRÍGUEZ, E. *El pleito Ovando-Tapia, comienzos de la vida urbana en Santo Domingo*. Santo Domingo. 1978.

RODRÍGUEZ, G.O. *Las llamas (Lama glama): "Carneros de la tierra".* HISTORIAS ZOOLÓGICAS. 2018. https://historiaszoologicas.blogspot.com/search?q=llamas. Consultada el 7 de octubre de 2024.

ROMANO, R.; TRANCHARD, G. "Una encomienda cocalera en los yunkas de La Paz (1560-1566)". En *MURRA, J. (Ed.) Visita a los valles de Sonqo en los yungas de coca de La Paz (1568-1570).* Madrid. 1991.

ROMOLI, K. "El suroeste del Cauca y sus indios al tiempo de la conquista española". *Revista Colombiana de Antropología*. Vol. 11. 1962.

ROSAS, F. "Notas sobre las raíces históricas de la integración del Perú con el noroeste argentino y Buenos Aires". *Aula y Ciencia*. Vol. 8. N° 12. 2016.

RUGENDAS, J.M. *Arriero.* https://www.surdoc.cl/registro/2-1461.

RUSSELL, C.M. *Attack on the mule train (mule pack train)*. 1894. https://sidrichardsonmuseum.org/collection/attack-on-the-mule-train-mule-pack-train/. Consultada el 24 de septiembre de 2024.

SABO, M.J. "El cuerpo que vuelve. Formas de pensar el cuerpo indígena entre el desnudamiento colonial, el pliegue barroco y el exceso". *Cuadernos de Literatura. Revista de Estudios Lingüísticos y Literarios*. Nº 22. 2023.

SAEZ, S.A. *La ocupación del sitio de San Blas, Óndores- Junín*. Tesis para optar por el Título Profesional de Licenciado en Arqueología. Universidad Nacional Mayor de San Marcos. Lima. 2019.

SAFFORD, F. *El ideal de lo práctico. El desafío de formar una élite técnica y empresarial en Colombia.* Bogotá. 1989.

SAIGNES, T. "Capoche, Potosí y la coca: el consumo popular de estimulantes en el siglo XVII". *Revista de Indias*. Vol. 48. Nº 182-183. 1988.

SAIGNES, T. *Los Andes orientales: historia de un olvido*. Lima. 1985.

SAIGNES, T.; BOURLIAUD, J. "La coca: entre la tradición y la actualidad". *Revista Unitas.* Nº 8. La Paz.

1992.

SALAS, M. “Arrieraje y producción mercantil en el centro-sur-este del Perú colonial”. *Historia y Cultura*. Nº. 16. 1985.

SÁNCHEZ, W. *Inkas, flecheros y mitmaqkuna. Cambio social y paisajes culturales en los Valles y en los Yungas de Inkachaca/Paracti y Tablas Monte (Cochabamba-Bolivia, siglos XV-XVI)*. Upsala. 2008.

SÁNCHEZ, W. *Senderos del poder. Redes viales e interacciones entre los valles, la puna y los yungas de Cochabamba*. www.saberesbolivianos.com/investigadores/Sanchez/SanchezSenderos.pdf. Consultada el 14 de febrero de 2014.

SÁNCHEZ-ALBORNOZ, N. “La saca de mulas de Salta al Perú, 1778-1808”. *Anuario del Instituto de Investigaciones Históricas*. Nº 8. 1965.

SANHUEZA, C. "Estrategias readaptativas en Atacama: la arriería mulera colonial". En *ARZE, S.; BARRAGÁN, R.; ESCOBARI, L.; MEDINACELI, X. (Comp.) Etnicidad, economía y simbolismo en los Andes. II Congreso Internacional de Etnohistoria. Coroico.* La Paz. 1992.

SANHUEZA, C. “La tradición arriera de Atacama (siglo XIX)”. En *ALDUNATE, C. (Ed.) Atacama.* Santiago. 2012.

SANHUEZA, C. “Tráfico caravanero y arriería colonial en el siglo XVI”. *Estudios Atacameños.* Nº 10. 1992.

SANHUEZA, C. “Tráfico caravanero, arriería y trajines en Atacama colonial. Síntesis y discusiones sobre un proceso de adaptación andina. En *HUBERT, A.; GONZÁLEZ, J.A.; PEREIRA, M. (Eds.) Temporalidad, interacción y dinamismo cultural. La búsqueda del hombre. Homenaje al Profesor Lautaro Núñez Atencio*. Antofagasta. 2011.

SANTAMARÍA, D.J. “Intercambios comerciales internos en el Alto Perú colonial tardío”. *Revista Complutense de Historia de América*. Nº 22. 1996.

SANTAMARÍA, D.J. “La participación indígena en la producción y comercio de coca, Alto Perú 1780-1810”. En *HARRIS, O.; LARSON, B.; TANDETER, E. (Eds.) La participación indígena en los mercados surandinos*. La Paz. 1987.

SANTAMARÍA, D.J. *Memorias del Jujuy colonial y del Marquesado de Tojo. Desarrollo integrado de una secuencia multiétnica, siglos XVI-XVIII*. Huelva. 2001.

SARTIGES, E. Viaje a las repúblicas de América del Sur. Lima. 1947. En *APARICIO, M.J. De Vilcabamba a Camisea. Historiografía de la provincia de La Convención.* Cuzco. 1999.

SCHMIDL, U. *Crónica del viaje a las regiones del Plata, Paraguay y Brasil.* Buenos Aires. 1948.

SCHRAMM, R. “Repartición étnica y política colonizadora en los Charcas (valles de Ayopaya y Mizque)”. *Jahrbuch für Geschichte Lateinamerikas*. Nº 30. 1993.

SERGIO L. *Iglesia de Parinacota*. 2017. https://www.tripadvisor.es/Attraction_Review-g15296315-d10489264-Reviews-Iglesia_de_Parinacota-Parinacota_Arica_and_Parinacota_Region.html#/media/10489264/?albumid=-160&type=ALL_INCLUDING_RESTRICTED&category=-160. Consultada el 15 de junio de 2025.

SERRANO, G.; CRESPO, D. *Tierras del Kosko*. La Paz. 1938.

SERRERA, R.M. *Tráfico terrestre y red vial en las Indias españolas.* Barcelona. 1992.

SERVICIO GEOLÓGICO COLOMBIANO. *Sismo del 16 de junio de 1805 en Honda (Tolima).* 2019.

https://srvags.sgc.gov.co/PortalWeb/Infografias-sismos-historicos/26-Infografia-sismo-1805-06-16-Honda.pdf. Dibujo por José María Gutiérrez de Alba (1870-1874). Consultada el 8 de diciembre de 2024.

SICA, G. "Del tráfico caravanero a al arriería colonial indígena en Jujuy. Siglos XVII y XVIII". *Revista Transporte y Territorio.* Nº 3. 2010.

SICA, G.; ULLOA, M. "Jujuy en la colonia. De la fundación de la ciudad a la crisis del orden colonial. En *TERUEL, A.A.; LAGOS, M. (Dir.) Jujuy en la historia de la colonia al siglo XX.* Jujuy. 2006.

SMITH, A. *El Perú tal como es*. Lima. 2019.

SMYTH, W.; LOWE, F. *Narrative of a journey from Lima to Para across the Andes and down the Amazon.* Londres. 1836.

SORIA, W. "Rasgos históricos sobre la provincia de Totora, 1916". Totora (Cochabamba). 1998.

SOUX, M.L. *La coca liberal*. La Paz. 1993.

SQUIER, E.G. *Un viaje por tierras incaicas.* La Paz-Cochabamba. 1974.

STEVENSON, A. *Navegando por el río Magdalena*. https://laolacaribe.com/navegando-por-el-rio-magdalena/. Consultada el 8 de diciembre de 2024.

SUÁREZ, J. "El río Magdalena pasando por Honda, Tolima". En *ANÓNIMO. ¿Dónde nace el río Magdalena?* 2021. https://www.misenal.tv/noticias/donde-nace-el-rio-magdalena. Consultada el 28 de diciembre de 2024.

SUÁREZ, L. *Isabel I de Castilla-Fernando II de Aragón y V de Castilla*. Real Academia de la Historia. https://www.rah.es/reyes-catolicos/. Consultada el 12 de agosto de 2024.

TANDETER, E. "Los trabajadores mineros y el mercado". *Anuario 1996. Archivo y Biblioteca Nacionales de Bolivia.* 1996.

TANDETER, E.; MILLETICH, V.; SCHMIT, R. "Flujos mercantiles en el Potosí colonial tardío". En *YUSTE, C. (Ed.) Circuitos mercantiles y mercados en Latinoamérica: siglos XVIII-XIX.* México. 1995.

TANDETER, E.; MILLETICH, W.; OLLIER, M.M.; RUIBAL, B. "El mercado de Potosí a fines del siglo XVIII". En *HARRIS, O.; LARSON, B.; TANDETER, E. (Eds.) La participación indígena en los mercados surandinos*. La Paz. 1987.

TANTALEÁN, J. *El virrey Francisco de Toledo y su tiempo.* Vol. II. Lima. 2011.

THE CLEVELAND MUSEUM OF ART. Llama de carga mochica. https://es.pinterest.com/pin/861735709979496319/. Consultada el 30 de octubre de 2024.

THE CLEVELAND MUSEUM OF ART. Llama de carga mochica. https://www.clevelandart.org/art/1990.128?collection_search_views_fulltext&collection_search_views_artist_full_name&field_images_field_large_image_url=All&field_highlight_museum=All&page=1&f%5B0%5D=field_collection%3A827. Consultada el 30 de octubre de 2024.

TOLEDO, E.B. "El comercio de mulas en Salta, 1657-1698". *Anuario del Instituto de Investigaciones Históricas*. Nº 6. 1962.

TOURBLY. *Capilla de S. Francisco (Yavi).* https://tourbly.com.ar/atraccion/capilla-de-san-francisco/. Consultada el 17 de septiembre de 2024.

TRELLES, E. *Lucas Martínez de Vegazo: Funcionamiento de una encomienda peruana inicial.* Lima. 1982.

TSCHUDI, J.J. *El Perú. Esbozos de viajes realizados entre 1838 y 1842.* Lima. 2003.

TUPIZA TOURS. *Tupiza desde el cerro Oke Rumi.* https://tupizatours.com/post/1/view. Consultada el 14 de septiembre de 2024.

UNIVERSIDAD DE LOYOLA. *Fundación de Nª Sra. de La Paz*. 2021. https://www.loyola.edu.bo/portal/la-universidad/noticias/20-de-octubre-fundaci%c3%b3n-de-la-paz. Consultada el 6 de agosto de 2024.

URIBE, M.V. "Caminos de los Andes del Sur". En *USECHE, M. (Ed.) Caminos reales de Colombia.* Santa Fe de Bogotá. 1995.

URRUTIA, J. *Comerciantes, arrieros y viajeros huamanguinos: 1770-1870*. Tesis Universidad Nacional de Huamanga. Ayacucho. 1982.

USECHE, M. (Ed.) *Caminos reales de Colombia.* Santa fe de Bogotá. 1995.

VALENZUELA, D.; SANTORO, C.M.; BRIONES, L. "Arte rupestre, tráfico e interacción social: cuatro modalidades en el ámbito exorreico de los Valles Occidentales, Norte de Chile (Períodos Intermedio Tardío y Tardío, ca. 1000-1535 d.C.)". En *NÚÑEZ, L.; NIELSEN, A.E. (Eds.) En ruta: Arqueología, historia y etnografía del tráfico sur andino*. Córdoba. 2011.

VARELA, C. "Cristóbal Colón en la Isla Española". En *CHEZ, J. (Ed.) España y República Dominicana. Una historia compartida.* Santo Domingo. 2023.

VARGAS, P.F. *Pensamientos políticos y memoria sobre la población del Nuevo Reino de Granada*. Bogotá. 1944.

VÁSQUEZ, M.H. "Etnohistoria de la hoja de coca: las crónicas de Indias, 1492-1789". *Folios.* Nº 20.

VELANDIA, R. "Todos los caminos conducen a Santafé". En *USECHE, M. (Ed.) Caminos reales de Colombia.* Santa Fe de Bogotá. 1995.

VERGARA, L. "Cali". En *VV.AA. Estado de Cali y sus partidos*. En *PATIÑO, V.M. (Ed.) Relaciones geográficas de la Nueva Granada (siglos XVI a XIX). Cespedesia.* Nº 45-46. Suplemento 4. 1983.

VILLARÍAS, J.J.R.; MAMÁN, I. "El encomendero Polo de Ondegardo y los mitimaes del valle de Cochabamba: los interrogatorios contra los indios de Paria y Tapacarí". *Anuario de Estudios Americanos*. Tomo 55. Nº 2. 1998.

VNL. *Infraestructura del transporte: Del camino de mulas al terreno de carga*. https://www.vnl-evolog.ch/verkehrstraeger. Consultada el 25 de septiembre de 2024.

WENBORNE, G. "Fotografía de baguales (caballos salvajes) bajo el volcán Descabezado", 2014. En *ALDUNATE, C. (Ed.) La cordillera de los Andes al sur de América.* Santiago de Chile. 2019.

WICKIONARIO. *Herradura.* https://es.wiktionary.org/wiki/herradura. Consultada el 29 de septiembre de 2024.

WIEDNER, E. *Enfermedades de llamas y alpacas. Manual MSD.* 2021. https://www.msdvetmanual.com/es/animales-ex%C3%B3ticos-y-de-laboratorio/llamas-y-alpacas/enfermedades-de-llamas-y-alpacas#Golpe-de-calor_v56772190_es. Consultada el 6 de agosto de 2024.

WIENER, C. *Perú y Bolivia. Relato de viaje, 1880*. Lima. 1993.

WIKI NEOTRÓPICOS. *Cuadro de distancias del río Magdalena.* https://wiki.neotropicos.org/index.php?title=Cuadro_de_distancias_del_r%C3%ADo_Magdalena. Consultada el 8 de diciembre de 2024.

WIKILOC. *El Choro. Camino del Inca.* https://es.wikiloc.com/rutas-senderismo/el-choro-camino-del-inca-13204096. Consultada el 17 de julio de 2024.

WIKILOC. *Yunga Cruz (Chuñavi-Laguna Kasiri-Chulumani).* https://es.wikiloc.com/rutas-senderismo/yun ga-cruz-chunavi-laguna-kasiri-chulumani-18010960. Consultada el 17 de julio de 2024.

WIKIMEDIA COMMONS. *Arrieros del Perú (1870).* https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Arrieros_of_Peru,_1870_(14036164928).jpg. Consultada el 10 de octubre de 2024.

WIKIMEDIA COMMONS. *Colombia mapa oficial.* https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Colombia_Mapa_Oficial.svg. Consultada el 4 de marzo de 2019.

WIKIPEDIA. *Aleixo García*. https://es.wikipedia.org/wiki/Aleixo_Garcia. Consultada el 2 de junio de 2025.

WIKIPEDIA. *Astragalus garbancillo.* https://es.wikipedia.org/wiki/Astragalus_garbancillo. Consultada el 6 de octubre de 2024.

WIKIPEDIA. *Bahía de Mobile*. https://es.wikipedia.org/wiki/Bah%C3%ADa_de_Mobile. Consultada el 20 de agosto de 2024.

WIKIPEDIA. *Camelidae.* https://es.wikipedia.org/wiki/Camelidae. Consultada el 17 de octubre de 2024.

WIKIPEDIA. *Chiu Chiu*. https://es.wikipedia.org/wiki/Chiu_Chiu. Consultada el 10 de julio de 2025.

WIKIPEDIA. *Cobija (Chile).* https://es.wikipedia.org/wiki/Cobija_%28Chile%29. Consultada el 12 de julio de 2025.

WIKIPEDIA. *Estancia Jesuítica La Candelaria.* https://es.wikipedia.org/wiki/Estancia_Jesu%C3%ADtica_La_Candelaria. Consultada el 12 de febrero de 2025.

WIKIPEDIA. *Estancia Jesuítica Santa Catalina*. https://es.wikipedia.org/wiki/Estancia_Jesu%C3%ADtica_Santa_Catalina. Consultada el 12 de febrero de 2025.

WIKIPEDIA. *Hidrografía de Colombia*. https://es.wikipedia.org/wiki/Hidrograf%C3%ADa_de_Colombia. Consultada el 12 de diciembre de 2024.

WIKIPEDIA. *Juego de cañas.* https://es.wikipedia.org/wiki/Juego_de_ca%C3%B1as. Consultada el 21 de agosto de 2024.

WIKIPEDIA. *Jujuy, calle de Humahuaca en el siglo XIX.* https://es.wikipedia. org/wiki/Archivo:Jujuy_-_calle_de_Humahuaca_en_el_siglo_XIX.jpg. Consultada el 17 de septiembre de 2024.

WIKIPEDIA. *Lamini*. https://es.wikipedia.org/wiki/Laminihttps://es.wikipedia.org/wiki/Lamini. Consultada el 12 de julio de 2025.

WIKIPEDIA. *Morfología del caballo.* https://es.wikipedia.org/wiki/Morfolog%C3%ADa_del_caballo#:~:text=Mediol%C3%ADneo%20(o%20mesomorfo)%20designa%20las,silla%20pertenecen%20a%20esta%20categor%C3%ADa. Consultada el 12 de agosto de 2024.

WIKIPEDIA. *Muiscas.* https://es.wikipedia.org/wiki/Muiscas#/media/File:Mapa_del_Territorio_Muisca.svg. Consultada el 4 de marzo de 2019.

WIKIPEDIA. *Paucartambo*. https://es.wikipedia.org/wiki/Paucartambo. Consultada el 20 de julio de 2024.

WIKIPEDIA. *Pedro de Valdivia*. https://es.wikipedia.org/wiki/Pedro_de_Valdivia#/media/Archivo: Retrato_ del_Capit%C3%A1n_Pedro_de_Valdivia_(1942)_(cropped).jpg. Consultada el 19 de agosto de 2024.

WIKIPEDIA. *Pedro Gutiérrez de Santa Clara.* https://es.wikipedia.org/wiki/Pedro_Guti%C3%A9rrez _de_Santa _Clara. Consultada el 20 de octubre de 2024.

WIKIPEDIA. *Real Fábrica de Artillería de La Cavada.* https://es.wikipedia.org/wiki/Real_Fábrica_de_ Artillería_de_La_Cavada. Consultada el 7 de julio de 2025.

WIKIPEDIA. *Red vial del Tahua*ntinsuyo. https://es.wikipedia.org/wiki/Red_vial_del_Tahuantinsuyo. Consultada el 3 de agosto de 2024.

WIKIPEDIA. *Repostero de capilla.* https://es.wikipedia.org/wiki/Repostero_de_capilla. Consultada el 11 de agosto de 2024.

WIKIPEDIA. *Sebastián Caboto.* https://es.wikipedia.org/wiki/Sebasti%C3%A1n_Caboto. Consultada el 2 de junio de 2025.

WIKIPEDIA. *Tropa de carretas.* https://es.m.wikipedia.org/wiki/Archivo:Tropa_de_carretas.jpg. Consultada el 11 de octubre de 2024.

WUST, W. *Caravana de llamas*. En VILLANUEVA, A.Z. Caravana de llamas, paisaje cultural ancestral. 2019. Yachay. https://yachay-peru.blogspot.com/2019/04/caravana-de-llamas.html. Consultada el 5 de octubre de 2024.

YACOBACCIO H. D.; VILÁ B. L. "A model for llama (Lama glama Linnaeus, 1758) domestication in the southern Andes". *Anthropozoologica*. Vol. 51. Nº 1. 2016.

YACOBACCIO, H. D.; VILÁ, B. "La domesticación de los camélidos andinos como proceso de interacción humana y animal". *Intersecciones en Antropología*. Nº 14. 2013.

YACOBACCIO, H.D. "Intercambio y caravanas de llamas en el Sur Andino (3000-1000 AP)". Comechingonia. 16. 2012. Foto: Bibiana Vilá. https://www.researchgate.net/figure/Figura-1-Caravana-de-llamas-arribando-al-Noroeste-Argentino-desde-Bolivia-2011-Formada_fig1_262649528. Consultada el 15 de noviembre de 2024.

ZAPATA, A. *Caminos de America*. Santa Fe. 1940.

ZULUAGA, F.U. "Por la montaña del Quindío". En *USECHE, M. (Ed.) Caminos reales de Colombia.* Santa Fe de Bogotá. 1995.

9.3. Páginas electrónicas

http://heraldicaargentina.blogspot.com.es/2014/03/escudo-de-monsenor-juan-bravo-davila-y.html. Consultada el 4 de marzo de 2015.

http://v2.cache5.c.bigcache.googleapis.com/static.panoramio.com/photos/original/23998466.jpg?redirect _counter=2. Consultada el 20 de noviembre de 2013.

https://apurimac.site/abancay2/pachachaca/. Consultada el 19 de junio de 2025.

https://babel.banrepcultural.org/digital/collection/p17054coll16/id/113. Consultada el 8 de diciembre de 2024.

https://descubridor.banrepcultural.org/discovery/search?query=any,contains,torres%20m%C3%A9ndez&tab=Museos&search_scope=Gestor_de_Colecciones_Museos&vid=57BDLRDC_INST:57BDLRDC_INST&lang=es&offset=150. Consultada el 16 de febrero de 2025.

https://es.123rf.com/photo_180043429_arrieros-y-grupo-de-llamas-forma-dom%C3%A9stica-de-lama-guanicoe-antigua-actividad-de-trasladar.html. Consultada el 10 de noviembre de 2024.

https://es.wikiloc.com/rutas-senderismo/el-choro-camino-del-inca-13204096. Consultada el 21 de julio de 2024.

https://es.wikiloc.com/rutas-senderismo/takesi-camino-del-inca-9281747. Consultada el 21 de julio de 2024.

https://es.wikiloc.com/rutas-senderismo/yunga-cruz-chunavi-laguna-kasiri-chulumani-18010960. Consultada el 21 dejulio de 2024.

https://i.pinimg.com/originals/0f/20/af/0f20afffe55fd6db0bbb5000332ebfe6.jpg. Consultada el 27 de agosto de 2024.

https://i.pinimg.com/originals/41/94/d2/4194d2ff9db1bb5372492eda118d266b.jpg. Consultada el 15 de octubre de 2024.

https://i.pinimg.com/originals/5c/ee/62/5cee6250e24c498ac3db0e682aa533c4.jpg. Consultada el 11 de octubre de 2024.

https://i.pinimg.com/originals/be/2a/e3/be2ae36f0fd59bf51a88b5e8b15b7bdc.jpg. Consultada el 15 de octubre de 2024.

https://i.pinimg.com/originals/cd/72/98/cd7298f8cee1adbb0ae67bb84de5feae.jpg. Consultada el 27 de agosto de 2024.

https://i.pinimg.com/originals/d3/38/91/d338913cba5cee63fadfcd2c958f5ed4.jpg. Consultada el 5 de octubre de 2024.

https://i.pinimg.com/originals/de/51/74/de51743df2a96669b7c1e2a7bcc1d24c.jpg. Consultada el 15 de octubre de 2024.

https://i.pinimg.com/originals/e2/dd/2e/e2dd2eeb7fe1db4978ef77fbcadd8afb.jpg. Consultada el 15 de octubre de 2024.

https://liveart.io/analytics/artworks/vwLlVF/unknown/early-mochica-llama-vessel. Consultada el 30 de octubre de 2024.

https://maps-for-free.com/. Consultada el 5 de diciembre de 2024.

https://www.etsy.com/es/listing/539785597/mapa-de-america-del-sur-politico?gpla=1&gao=1&&utm_source=google&utm_medium=cpc&utm_campaign=shopping_es_sp_es_-art_and_collectibles&utm_custom1=_k_Cj0KCQjw0erBBhDTARIsAKO8iqQpqK94O4jb9sRHXwEONJlKTsOQ5Syp32U2Mq1tiXpY03bHOslCpVIaAuP7EALw_wcB_k_&utm_content=go_21055077575_171879651527_715362528706_pla-314954651933_c__539785597eses_432415314&utm_custom2=21055077575&gad_source=1&gad_campaignid=21055077575&gbraid=0AAAAADutTMfXrTRDWxWf6EvSvPdmbx5T5&gclid=Cj0KCQjw0erBBhDTARIsAKO8iqQpqK94O4jb9sRHXwEONJlKTsOQ5Syp32U2Mq1tiXpY03bHOslCpVIaAuP7EALw_wcB. Consultada el 1 de junio de 2025.

https://www.facebook.com/opoqueri/photos/una-linda-nevada-cayo-anoche-en-la-capital-

opoqueri/1072669356158000/. Consultada el 8 de julio de 2025.

https://www.flickr.com/photos/avantgarde78/13851255405/in/pool-lovehorses/. Consultada el 27 de agosto de 2024.

https://www.quora.com/During-the-age-of-sail-how-were-horses-transported-on-long-voyages-Did-they-not-need-exercise-Did-they-walk-them-around-on-deck. Consultada el 15 de agosto de 2024.

https://www.researchgate.net/figure/Bodega-de-Arrancaplumas-se-observan-las-embarcaciones-sobre-el-rio-Magdalena_fig2_336935512. Consultada el 8 de diciembre de 2024.

https://www.researchgate.net/figure/Champan-se-observa-navegando-el-rio-Magdalena-Fotografias-de-Thomas-S-1823-Tomado-de_fig1_336935512. Consultada el 8 de diciembre de 2024.

https://www.rumbosdelperu.com/destinos-largos/16-10-2019/descendiendo-del-cielo-en-transito-por-los-bosques-nublados-de-kosnipata/. Consultada el 21 de julio de 2024.

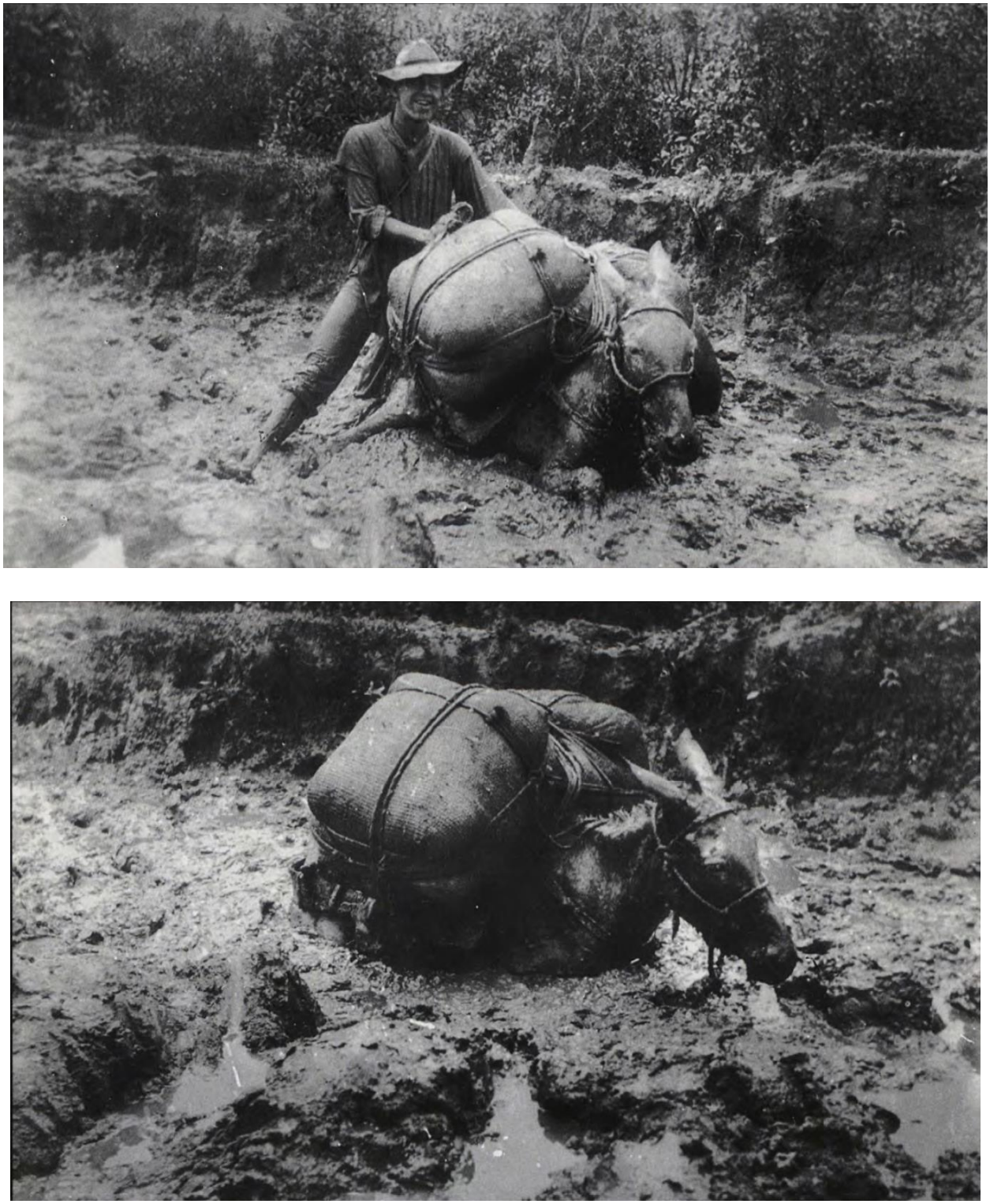


Figura 9.1. El difícil trabajo de la arriería[1437]

[1437] USECHE, M. (Ed.) *Caminos reales …* Pág. 306.