

**ALGUNOS APUNTES SOBRE EL PAPEL DE LOS LLAMEROS Y
DE LAS RECUAS DE LLAMAS EN EL AUGE DE LA VILLA IMPERIAL DE POTOSI**

*(SOME NOTES ON THE ROLES OF LLAMA HERDSMEN AND LLAMA HERDS
DURIN THE IMPERIAL POTOSI VILLA PEAK)*

PATRICE LECOQ*

RESUMEN

Antes que la red caminera uniera las diferentes pueblos, las caravanas de llamas eran de extrema importancia tanto para el autoconsumo de las comunidades rurales como para el abastecimientos de las grandes ciudades y de sus mercados. Este breve ensayo trata de presentar el papel fundamental que tuvieron las recuas de llamas en el florecimiento de la ciudad colonial de Potosí a partir de algunos ejemplos antes de la aparición de las recuas de mulas o burros. Muestran también como los sistema de trueque prehispanicos tradicional fueron modificaddos por los españoles en su beneficio.

ABSTRACT

Before the network of roads linked different villages, llama caravans were of extreme importance not only for self consumption in rural communities as well as for supplying large cities and their markets. This brief essay tries to present the fundamental role llama herds had in making the colonial city of Potosi thrive, we provide some examples that had taken place before the appearance of herds of mules or donkeys. It also shows how the prehispanic traditional barter system was modified by the spaniards to their own benefit.

A fines del siglo XVI, Potosí es el ejemplo clásico de una ciudad de más de 160 000 habitantes, rebosante de actividades ligadas a la extracción de la plata y del oro. Sin embargo, hay que tomar en cuenta que toda la comida, el combustible, la vestimenta para los habitantes, los materiales de construcción, los equipamientos y el aparataje necesario al buen funcionamiento de las minas y de los *ingenios* son llevados por caravanas de llamas, antes que sean progresivamente reemplazadas, para el transporte de ciertas mercaderías, por mulas o asnos, más resistentes y más dóciles. Como lo apunta el Padre Cobo ([1653] 1956; L. 9, Cap. LVII) "Los principales trajines que al presente hacen los españoles en este reino del Perú, son en recuas destos carneros con indios arrieros; porque ellos llevan coca, vino,

* Instituto Francés de Estudios Andinos

maíz, harinas y demás bastecimientos así a las minas de Potosí como a otras partes; y son bestias jumentos de menos costa que tiene el mundo; porque no han menester herraje, aparejos ni jáquimas, que sin estas cosas llevan su carga ". Y mas adelante añade: "Son siempre las recuas muy grandes, porque comunmente van en cada una de quinientos carneros para arriba, y de mil y dos mil, con ocho indios para cada ciento, que los rigen, cargan u descargan". Mientras que para el fraile Diego de Ocaña en (*¿1605?*, Reed. 1987) ... "este ganado es el que sustenta todo el Perú"; y se detiene en describir su trabajo en las minas de Potosí. También Baldivieso (en Gisbert *et al.*, 1990: 34) apunta al respecto, que "El acarreo de carga, de toda especie, se hizo desde épocas inmemoriales en las llamas andinas, «carneros de la tierra» como las llamaron los españoles. Por consiguiente, los papeles coloniales se refirieron permanente a este medio de transporte en contratos, cartas de compañías y otros. Las bestias de carga, mulas y caballos llegaron a Potosí en pequeña cantidad en relación a las necesidades del transporte".

Asimismo, no era raro cruzar, sobre los caminos de acceso a Potosí, caravanas de 3000 a 3500 llamas, fraccionadas en pequeños hatos de 35 a 70 animales - lo máximo que un sólo hombre puede efectivamente dirigir -. Es entonces muy probable que la expansión de la *Villa Imperial* no hubiera podido tener tanta amplitud sin la presencia de las caravanas y de caravaneros y existen numerosos datos al respecto. El excelente trabajo de Bonavia (1996, Chap. 7) nos brinda, por ejemplo, un panorama completo y muy detallado del papel de las recuas de llamas en el periodo colonial en base a las fuentes documentales.

La presencia simultánea, tanto de animales como de hombres, en el Potosí de los siglos XVI y XVIII, es el testimonio, a la vez, de la capacidad de adaptación de las antiguas poblaciones andinas a las transformaciones ocasionadas por el descubrimiento del *Cerro Rico* y de su explotación a partir de 1545, y de las numerosas reestructuraciones tanto socio-económicas como ideológicas (1) que aquélla acarrió. Este cambio decisivo en la organización y modo de vida de las comunidades de los Andes meridionales provocó, a menudo, el abandono de los procedimientos de "verticalidad" (Murra, 1972/1975) reciprocidad, de cooperación mútua y de sincronización multiétnica que formaba el lazo armónico entre las diferentes sociedades tradicionales del altiplano en beneficio de los nuevos conceptos comerciales del Antiguo Mundo (Núñez y Dillehay, 1978/1995; Harris, 1987). Los antiguos ejes de intercambios prehispánicos que no correspondían siempre con los centros de interés europeos fueron transformados en su favor, lo que no significó, por ello, su abandono definitivo.

Asimismo, parece que las caravanas de sal actuales, las cuales, cada año, transitan desde las regiones de los salares (Lipez, Yura, Pampa Aullagas y los alrededores de Sabaya; Fig. 1 & 2) hacia los valles orientales de Tarija, Sucre o Cochabamba (West, 1981; Rivière, 1983; Lecoq, 1987), son algunos de los resabios, tanto de la persistencia de los circuitos de trueque prehispánicos que animaban, de este a oeste, toda la Cordillera de los Andes en el marco de la verticalidad (Helmer, 1966; Murra, 1972/1975), como de las modificaciones aportadas por los Españoles. Estos cambios siguen afectando a las regiones del Altiplano, aún poco tocadas por el sistema mercantilista y tradicionalmente ligadas a la ganadería

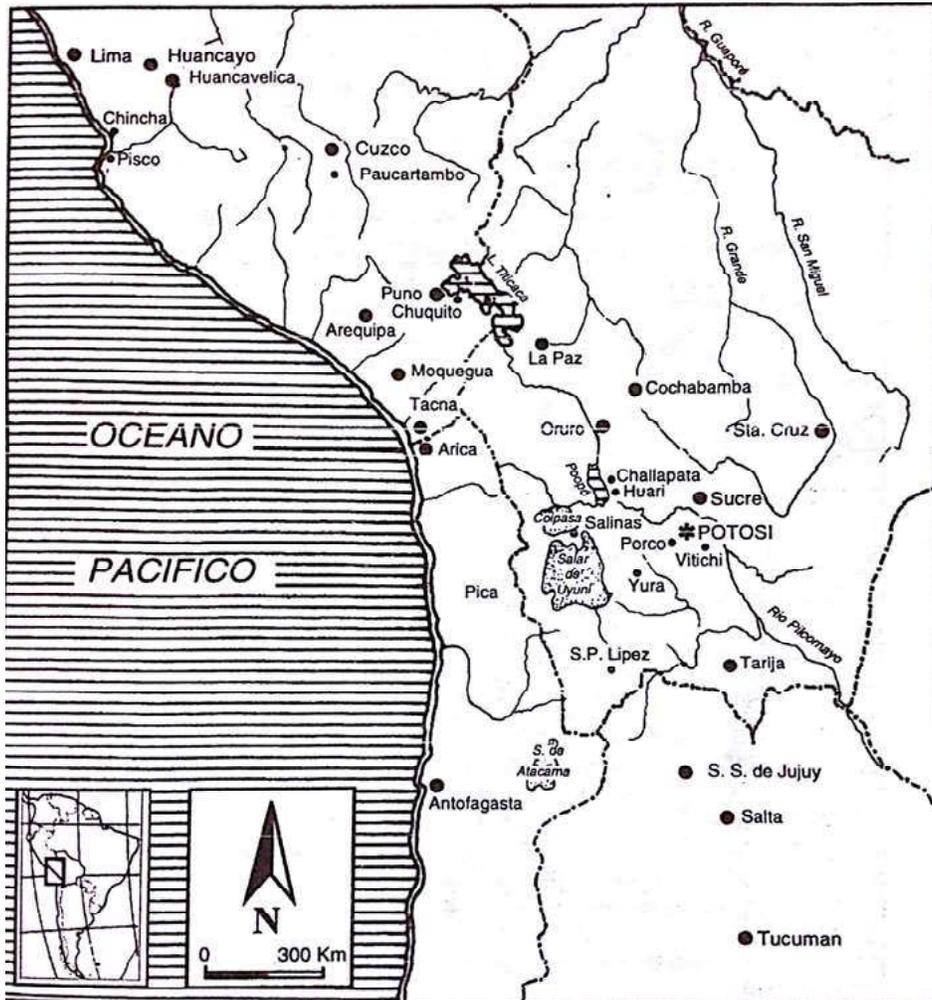


Fig.1 Localización de los lugares citados en el texto.

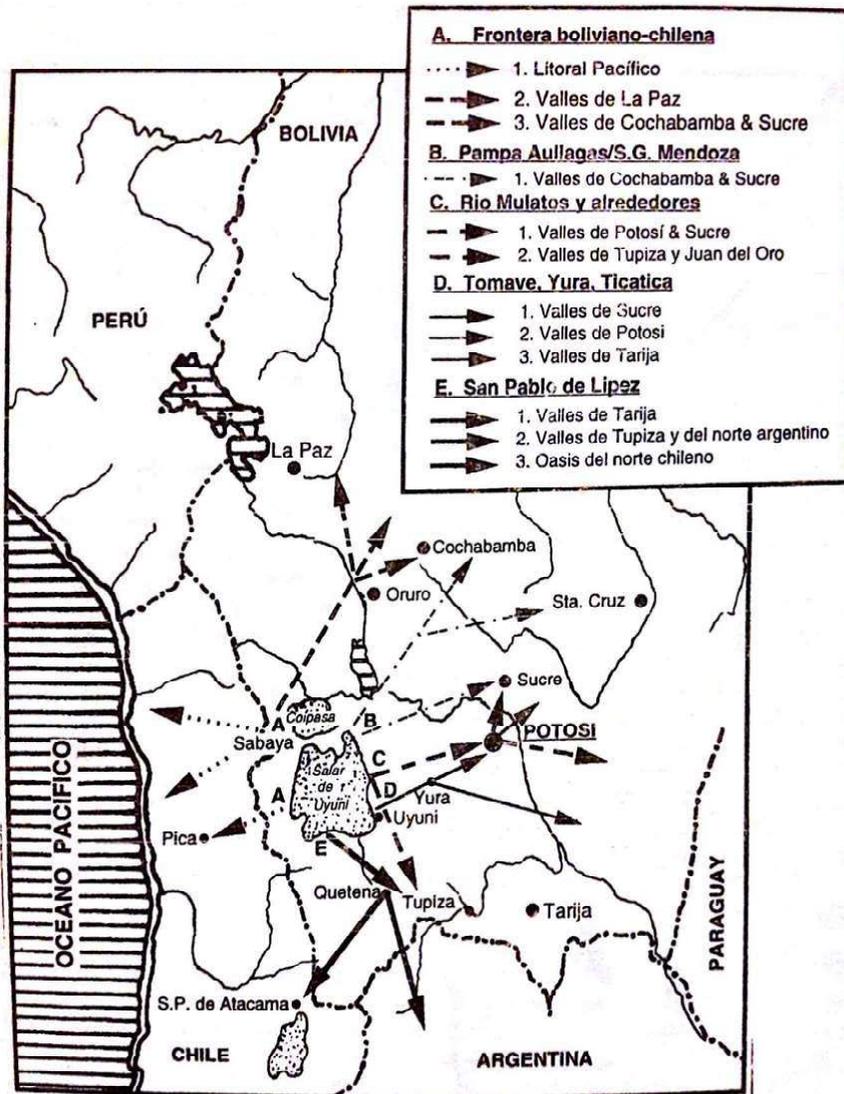


Fig. 2 Esquema de los ejes de trueque de la sal en Bolivia.

como los Lipez, la cordillera intersalar, Pampa Aullagas (Molina Rivero, 1983/1987; Platt, 1987).

En este trabajo todavía inédito - presentado para el Encuentro Internacional de Historiadores Amigos de Potosí en 1994 y reactualizado, desde entonces, con nuevas fuentes bibliográficas- trataremos de ver esquemáticamente cómo el sistema mercantilista impuesto por los españoles vino a modificar y luego a sobreimponerse progresivamente a los antiguos modelos de trueque: verticalidad, movilidad giratoria y reciprocidad utilizados antes de la conquista por los caravaneros, sin por la tanto llegar a destruirlos. Esbozaremos, a modo de ejemplo, un cuadro sucinto de los principales productos transportados por los caravaneros en el Potosí colonial del siglo XVI, insistiendo sobre tres productos fundamentales: el vino, indispensable para la vida económica cotidiana de la época; el mercurio y la sal: ambos necesarios para la transformación de la plata, en la óptica de los caravaneros y no de la economía colonial - tema mucho más vasto y fuera de propósito para ser abordado aquí (2). Recordaremos luego, algunas de las principales estrategias de trueques utilizadas en los Andes meridionales de Bolivia, en el período precolombino y hoy en día.

Estando más especializados en la arqueología de los períodos Tiwanaku y pre-inca o en la antropología contemporánea que en la historia colonial, subrayaremos, no obstante, que nuestro aporte apunta sobretudo a presentar una síntesis de los principales trabajos consagrados a esta parte de Bolivia, insistiendo, más particularmente, sobre las caravanas de sal a las que hemos seguido en varias ocasiones (Lecoq, 1984-1988; 1986; 1987; 1991 a y b). La redacción de estas líneas no hubiera sido posible sin la lectura de los trabajos de Murra (1972/1975); Browman (1973, 1974 a y b, 1975 y 1988), Núñez Atencio (1976), Harris (1987), Ochoa *et al.*, (1995), y finalmente, Bonavia (1996).

I. ALGUNOS ASPECTOS DE LA VILLA RICA EN EL PERIODO COLONIAL

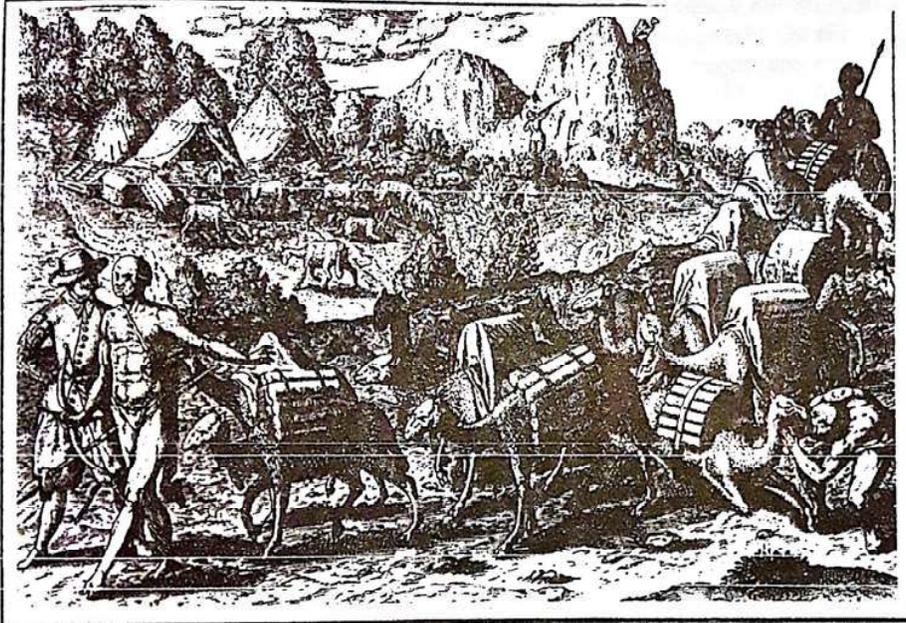
1. Los caravaneros y su importancia

Al principio de la conquista española, el abastecimiento de la ciudad de Potosí y las transacciones comerciales que ello implica eran el asunto, tanto de los españoles como de los indígenas (Tandeter *y al.*, 1987; Choque Canqui, 1987). Cuando se estableció la actividad comercial española, los pobladores indígenas se vieron obligados a alquilar su fuerza de trabajo y su ganado para el transporte. Asimismo, en 1562, Matienzo (1567/1910: 109), precisa que 20 000 indios eran empleados en las funciones de comercio y de venta, lo que obligó a las autoridades coloniales a establecer disposiciones específicas para regularizar las actividades mercantiles de la villa imperial. Sin embargo y hasta la adopción del procedimiento de la amalgamación de la plata y del azoguo o mercurio en 1572 (3), numerosos españoles hicieron más fortuna controlando los mercados indios que ocupándose de las actividades mineras, y las ganancias o beneficios de 1000% eran una cosa relativamente corriente (Hanke y Mendoza, en: Arzans, 1975: XXV). Como lo ilustra Bonavia (1996: 324): "En la Visita «secreta» de Gutiérrez Flores y Ramírez Segarra

a la provincia de Chuquito de 1572 (Reed. 1970), hay una importante testificación sobre el uso de las caravanas de llamas y el empleo que se hizo de estos animales de carga a fines del siglo XVI, no sólo para desarrollar más el comercio sobre las bases del intercambio antes existentes, sino también en forma abusiva y fines de lucro por parte de los eclesiásticos” y podemos añadir: de muchos otros españoles. “En este documento se menciona, por ejemplo, como el “Fray Domingo de Mesa” se aprovechó del servicio de muchos indios y carneros y otras cosas y no les pagó”. Y luego se indica a “Frai Agustín de Formicedo indios y carneros que tomo sin pagar” especificándose: “Iten le dieron cinco indios con cinquenta carneros que fueron a la costa de Arequipa al Valle de Çama que traxeron qua/renta cargas de maís sin pagar el acarreto...” Por su parte, Rasnake (1989: 107) muestra como “En 1610, los wisijsa (un grupo étnico que poblaba las zonas meridionales del departamento de Potosí) se quejaron de los españoles de Porco y Potosí que bajaban a sus valles para explotar los árboles sin permiso de los kurakas, lo que reducía sus ventas”.

En efecto, casi todos los cronistas de los siglos XVI al XVII insisten sobre la importancia de las recuas de llamas involucradas en el abastecimiento de la Villa Imperial. Por ejemplo, y como lo anota nuevamente Bonavia (1996: 326) “el Padre Ocaña (1987: 181) hace hincapié en la gran cantidad de leña que se necesitaba en aquel entonces para la fundición de Potosí y que era traída en arrias de llamas” y ilustra una de ellas llevando una carga en el hombro (Fig. 4 b). Y luego el mismo Ocaña describe Potosí y el uso que allí se hacía de las llamas y dice: «En estos carneros se traen todos los más de los mantenimientos, como el vino y las harinas y frutas... Y lo ordinario de donde traen el vino a Potosí es de Arequipa, que hay ciento y ochenta leguas. Y estos mismos carneros llevan las barras del rey y los particulares que bajan de Potosí; y las llevan todas estas ciento y ochenta leguas que hay hasta el puerto de Arica en ocho días -, porque tienen puestos carneros de refresco a cada cuatro leguas. Y caminan de día y de noche sin que la plata se detenga» Por su lado, Arzans de Orsúa y Vela, en su obra: *Historia de la Villa de Potosí*, publicada en 1737 (Reed. 1975), nos brindan una interesante descripción de las llamas y de su trabajo en las minas con muchos detalles. Y nos muestran, además “Los ingenios en que se muelen los metales en la rivera de Potosí, el uno de dos cabezas y el otro de una”. La parte superior del dibujo (reproducido a la Fig. 4 a y en Flores Ochoa, 1995: 16) enseña una recua de llamas entrando al complejo minero cargadas con la preciada plata. Theodore de Bry ilustra también las llamas trabajando en las minas de Potosí o transportando barras de plata (Fig. 5) en su libro: *Histoire de l'Amérique ou Nouveau Monde; Vol. V. Histoire de la conquête du Pérou*, escrito por J. Benzoni y publicado en París y Franckfurt en 1596. Estas distintas imágenes y los textos de los otros autores se conocerían en toda Europa y contribuyeron, de forma decisiva, a difundir en este continente la imagen de las llamas asociadas estrechamente con las labores del hombre en el Potosí colonial.

Esquemáticamente, las caravanas mencionadas eran utilizadas para transportar 4 tipos de productos muy diversificados que nos permiten identificar el origen y la diversidad del tráfico:



a) Llamas transportando barras de plata.

En: Théodore De Bry: 1590-1634: Histoire de l'Amérique ou Nouveau Monde; Les Grands Voyage; Paris, 13 Volumes, Bibliothèque Nationale.



b) Detalle de una llama con una carga. Dibujo a pluma. En Diego de Ocaña: *Relación del viaje por América*. Ca. 1605 (Biblioteca de la Universidad de Oviedo).

Figura 4

1.- los productos necesarios a la subsistencia, como la papa y sus derivados (*tunta* y *chuño*); la carne seca y salada llamada *charqui*, que provenía del altiplano y de las regiones vecinas; una gran variedad de frutas y legumbres como el maíz. El maíz se cultivaba en los valles (eje de atracción Sucre-Potosí; Tandeter *et al.*, 1987; Wachtel, 1990: 403-412), y valles intermedios (Yura, Caiza) y era consumido como *mote*, o utilizado para la elaboración de la *chicha*. Estos productos incluyán también: el vino, el aguardiente y el pescado seco, importados de las regiones del litoral; la coca, transportada desde los Yungas de Bolivia, las regiones de Paucartambo y los alrededores de Cuzco, (Bonavia, 1996: 323 & Fig. 1).

2.- las materias primas o los materiales de construcción: arcilla para la fabricación de cerámicas, cemento, arena, cal, salitre (proveniente de las regiones de los salares: Uyuni, Empexa y Coipasa, Fig. 2), pequeñas vigas de madera, piedras brutas de cantera y los bienes manufacturados como la lana, el algodón, el textil de lana, los metales brutos (en placa o lingotes: cobre, oro), los objetos de metal manufacturados, las piedras preciosas (Cañete, 1791/1952; Lozano Machuca, 1581/1965), los objetos de fabricación moderna, los vestidos, las sandalias;

3.- los productos farmacéuticos antiguos/tradicionales y modernos, remedios, estimulantes, ciertas drogas, hierbas medicinales provenientes del altiplano (*poposa*: *Werneria poposa*), objetos de culto: conchas, estrellas de mar, *mullu* (Murra, 1971/1975) y bezoares (particularmente apreciados en algunas fiestas), objetos rituales como piedras imantadas, estatuas de vírgenes y fetiches diversos;

4.- el combustible: esencialmente el excremento de la llama (o *taquía*), la leña y sus derivados como la *yareta*, *thola*, paja diversa, carbón vegetal, cajas de aceite, y el forraje o el alcohol de quemar (Cañete: 1791/1952: 367).

Es así que cada año, 200 000 cestos de ají eran enviados de Tacna, al sud del Perú (Fig. 1), y 60000 cestos de hojas de coca eran importados de los alrededores de Cuzco por caravanas que comprendían cada una de 3 000 a 4000 camélidos (Bonavia, 1995: 327-328), mientras que 800 000 cargas de *taquía* eran utilizadas para la alimentación de los altos hornos (4).

Los meses secos de Julio a Septiembre eran los períodos más intensos para el comercio que implicaba a los comerciantes, mercachifles, mercaderes, negociantes y rescatadores. La mayoría de los caravaneros involucrados en el transporte de dichas mercaderías tenía un origen bastante variado. Sus caravanas seguían, generalmente, rutas bien establecidas (esencialmente, aquellas de los intercambios puna-valles) que los conquistadores españoles desviaron a su provecho, para utilizarlas, por ejemplo, en la extracción y el comercio de los minerales (Núñez y Dillehay, 1978/1995; Núñez Atencio, 1987). Ganaderos de la región de Chucuito y Chíncha (5), que tenían sus propias caravanas de intercambio, han sido así requisados por la autoridad española para escoltar la coca de la región del Cuzco hasta Potosí y volver hacia el norte con lingotes de plata, o sea un viaje de 4 a 5 meses, lo que les hacía perder mucho tiempo y no les permitía efectuar sus propias actividades en sus propias comunidades.

Aparentemente, la organización de las caravanas era casi la misma que hoy en día. Cada rebaño comportaba 30 a 40 animales, dirigidos por un solo pastor,

mismo si el conjunto podía comportar de 3000 a 4000 camélidos. Se estima que cada recua tenía de 300 a 1000 animales, y el cronista Cobo es el único que menciona arrias de 2 000 animales (Bonavia, 1996: 330). Cada animal llevaba un promedio de 3 *arrobos*, es decir, de 30 a 35 Kgs. sobre largos trayectos (4 a 5 leguas, distancia que separa dos etapas), y de 3 a 4 *arrobos* o de 50 a 60 Kgs. para los pequeños trayectos (Lecoq, 1987; Flores Ochoa *et al.*, 1995). En efecto, y como lo subraya Murra (1964/1975: 139), las llamas no pueden cargar objetos pesados, voluminosos o irregulares, como las piedras o las grandes vigas, necesarias a las construcciones, contrariamente a los hombres que pueden unirse para transportarlas sobre grandes distancias. Pero como lo apunta Flores Ochoa (1995. T.II: 123) “Las llamas cargan 25 a 30 kilos cada una; ahora bien, si la distancia que se va a recorrer es de un solo día, pueden cargar hasta 50 e incluso 60 kilos”.

2. Algunos ejemplos de especialización del comercio: el vino, el mercurio y la sal

Algunas ciudades atraían el comercio por la especialización de los productos que ofrecían. Tal era el caso de los pueblos ubicado al sur del lago Titicaca, especializadas en la producción de objetos de cobre, Paucarcolla en los sacos o *costales*, Sama en el pimiento, Cochabamba y los yungas de Cuzco en la coca, o las regiones costeras de Moquegua en el vino (Bonavia, 1996: 327-329 & Fig. 1).

La fundación de Potosí fomentó el desarrollo de la ruta y del comercio del vino y del aguardiente, el cual implicaba la movilización de numerosas llamas. En el momento de su apogeo, Potosí consumía cerca de 50 000 jarras de vino, todas transportadas por caravanas de llamas desde Moquegua hasta los grandes centros mineros como Potosí (Glave, 1983: 22), a lo largo de un itinerario prehispánico que unía el altiplano a la costa (Ponce Sanginés, 1991).

Esas dos bebidas eran elaboradas, en gran parte, en Moquegua donde los españoles procedieron a la plantación y a los primeros cultivos de la vid, en 1587 (1551 en Lima; Romero, 1949: 125). La preparación del vino estimuló rápidamente la fabricación de tinajas y de odres de piel de cabra, destinadas a su transporte hacia las regiones más alejadas, como Potosí (Roel, 1970: 64). Las caravanas de los negociantes especializados o *trajineros* que se encargaban del despacho de este precioso líquido podían movilizar caravanas de 4 000 a 6 000 animales, cada uno cargado de una odre de 8 a 9 litros la unidad (Glave, 1983: 29). Los protocolos notariales del archivo de Moquegua muestran que la llevada de vino «en ganado de la tierra» de Moquegua a Potosí, duraba tres meses y había indios especializados para estas tareas y eran escasos (Bonavia, 1995: 328). Este comercio, floreciente en los siglos XVI y XVII, cayó sin embargo con el ocaso de Potosí; luego se paró bruscamente en el siglo XIX, a raíz de una enfermedad de las viñas.

Después del descubrimiento del procedimiento de enriquecimiento de la plata por el mercurio y su aplicación en Potosí, poco después de la llegada del Virrey Toledo en 1572, la sal y otros productos necesarios a las operaciones de fundición vinieron a añadirse a la larga lista de mercaderías transportadas por los caravaneros

(Alonso Barba, 1640/1967) y, en consecuencia, aumentaron el tráfico.

El mercurio utilizado en los ingenios de Potosí provenía esencialmente de las minas de Huancavelica del Perú y disponemos de una buena documentación al respecto. Numerosas caravanas de llamas se encargaban de transportar el mineral de la mina hacia los molinos donde era tratado y luego almacenado en contenedores de piel de cabra, que otras caravanas escoltaban hacia la costa de Chíncha, a seis leguas de Pisco que "Es un lugar de Indio con un buen puerto" (Bonavia, 1995: 326). Posteriormente, era llevado por vía marítima hasta el puerto de Arica; de allí, el mercurio era de nuevo conducido hacia Potosí en caravanas de llamas, al curso de un penoso viaje que podía durar varios meses (Vazquez de Espinoza, 1620/1969). Esta travesía era particularmente difícil ya que, después del desembarque en Arica, la primera parte del itinerario hacia Potosí tomaba la estrecha banda del desierto costero desprovista de puntos de agua o pozos. Una vez el procedimiento de amalgama terminado, la plata así obtenida era de nuevo escoltada por caravanas, hasta puertos del litoral pacífico.

Lizarraga (1968: Lib. I, Cap. CXI: 94-95) citado por Bonavia (1995: 328), nos ha dejado una descripción muy valiosa sobre este penoso viaje que consideramos importante transcribir a modo de ilustración. Dice así: "Media legua de Porco, sobre mano derecha, pasa el camino real de Potosí a Arica, que son 100 jornadas... llanas, muy frías y de algunos arenales no muy pasados 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... a la nueve del día han de tener su jornada hecha, que es de tres leguas, comenzando a caminar a las tres, antes que amanezca, y aun antes, porque en toda la Sierra, con ser en parte 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 abrazan 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 el riesgo 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 salieron; ver en toda esta quebrada tanta osamenta de carneros es lástima, por lo que pierden los señores (y este 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".

La sal tenía también un papel importante en la química industrial de la plata porque se la mezclaba al mercurio y al mineral molido para aumentar el rendimiento de la extracción (Barba, 1640/1967; Ewald, 1985). La sal provenía, esencialmente,

de la gran cuenca del salar de Uyuni, localizada más al Oeste y de los pequeños depósitos salinos desperdigados a través de los antiguos territorios de los Wisijsa (los actuales Yura; (Rasnake, 1989) y de los Quillacas Asanaques (Espinoza Soriano, 1981). Alonzo Barba (1640/1967: 15) nos proporciona una atrayente descripción del salar de Uyuni que vale la pena reproducir. Dice así "... y no es la menor maravilla de aqueste nuevo mundo, el pedazo de mar cuajado en sal cristalina que hay en los Lípez, y las salinas que llaman de Garci-Mendoza: dóyle este nombre por su grandeza; pues por donde es más corta su travesía, tiene dieciseis leguas de ancho y cuarenta o más de largo, y porque ha sucedido algunas veces descubrirse unos como pozos profundísimos en medio de este dilatado espacio, que no han podido fondearse, y vístose muy grandes y criados peces. Pásase con grande riesgo esta distancia, así de la vista, porque los más ciegan por el gran resplandor que la reflexión de los rayos del sol causa en aquella llanura de cristal, si no es que se prevengan tapando los ojos con toquillas negras; como también con peligro de la vida, pues ha sucedido ya hundirse en caminante y su cabalgadura, sin parecer jamás señal ni rastro de ello".

Como lo ilustra Helmer (1966: 245), estos salares eran "explotados como canteras, de las cuales se extraían bloques regulares tallados (45 cm x 25 x 15 más o menos)". "Desde fines del siglo XVI, los españoles renunciaron a explotar esas salinas y las abandonaron a los indios. Las disposiciones legales sobre el monopolio de la sal en el Perú, editadas en Madrid, no fueron entonces jamás aplicadas y terminaron por ser abrogadas en 1609. Bolivia no conoció pues el monopolio de la sal, y los diferentes documentos legales españoles declaran que este tráfico es tradicional entre los indios". Eso es lo que parecen confirmar los numerosos testimonios arqueológicos que hemos encontrado en la región de Uyuni (Lecoq, 1987 y 1991 a y b; Lecoq & Céspedes, 1997 a & b) y las antiguas rutas de trueque que unen el altiplano a los valles del litoral pacífico (Núñez y Dillehay, 1978/1995). Todavía hoy en día, y como lo escribe nuevamente Helmer (1966: 245-246), "Los Yuras exportan la sal; en primer lugar, a Potosí, donde colocan una nota sombría en lo abigarrado del mercado; por todo lado en la ciudad, pilas de bloques de sal en la calle se empolvan de un lado y del otro, a la entrada de las boutiques, esperando a los compradores minoristas. Los Yuras también llegan a llevar su sal a los centros de consumo alejados. En invierno, en Marzo o Abril, cuando las cosechas están hechas, emprenden un largo viaje a pie a los valles cálidos. Por familias enteras, hombres, mujeres, niños, llamas cargadas, pasan por Potosí donde hacen una parada ritual para asegurar la buena suerte en su marcha y su tráfico: penetran en el enorme edificio de la Casa de la Moneda; se postran sobre el empedrado del primer patio, delante del Taita Banco (el Padre que es el Banco), una enorme cabeza de Baco rodeada de pámpanos, fuertemente iluminado, un mascarón grotesco de origen (del siglo XVIII ?) y de significación desconocidos, que está fijado a la altura de la galería del primer piso. Expenden el singani (alcohol de orujo) en ofrenda y también hojas de coca -dos productos valiosos para los Indios- en la cuenca de la fuente; después de esta libación, beben ellos mismos el alcohol del cual se requiere muy poco para hacerlos titubear y gritar en una

borrachera agresiva y peligrosa: «Somos los hijos de la Caral!». Luego, dan alcance a sus llamas que quedaron delante del portal, y se marchan hasta Cochabamba donde adquieren a cambio de su sal, la coca, el alcohol, el maíz y cucharas de madera de naranjo”(6). La figura 2 completa esta rica descripción, mostrando los principales ejes de trueque utilizados actualmente por los llameros en sus recogidos anuales desde las zonas de los salares hacia los valles.

Existen aparentemente varios datos sobre el comercio y la venta de la sal a principios del período colonial aunque todavía poco investigados. El documento más antiguo que hemos encontrado sobre este tema data de 1590 (AGN, 988). Un otro, datado de 1693-1695 (AGN, 256), hace referencia a las salinas de Urmiri, colocadas bajo la jurisdicción del cacique de Jatun Quillacas, Juan Francisco Choquetijlla.

Este texto es particularmente interesante ya que nos enseña sobre la existencia de dos tipos de sal y el comercio del cual hacían objeto, como lo atestiguan, por otra parte, los libros de cuentas de la segunda Casa de la Moneda (CM. texto 266 a 302, de 1780 a 1799). El primer tipo de sal, o *sal de comer*, era sobretodo destinado -como su nombre lo indica- al consumo corriente de las personas y de los animales. Provenía de las salinas de Salinas de Tunupa, la actual Salinas de Garci Mendoza, ubicada al norte del Salar de Uyuni, (Espinoza Soriano, 1981), y era extraída en cristales, en bloque o moldes (Bertonio, 1612/1984, T. II: 129) o en placas, según un procedimiento aún utilizado (Lecoq, 1987 y 1991a) (7). El segundo tipo de sal provenía de las salinas de Urmiri, y tenía una utilización más bien medicinal, incluso si también era utilizado para refinar la plata. Actualmente este tipo de sal se sigue extrayendo de las minas de Salinas de Macha, al sur de la ciudad de Macha, en Potosí. Flores Ochoa (1995: 126) nos ofrece interesantes datos sobre la utilización que se la da en Perú, pues corresponde exactamente a lo que hemos podido observar y es de suponer que este tipo de trabajo tiene raíces muy antiguas, inclusive prehispánicas. Cuenta que “Los mismos pastores se adentran en los túneles de la mina para extraer la sal. Descienden a profundidades que exceden del kilometro, con todos los riegos que tal labor implica. Las galerías no se hallan acondicionadas ni protegidas, por lo que los derrumbes no están descartados. Algunas veces se han producidos accidentes de fatales consecuencias”. Y podemos añadir, que en el caso de Macha, se inudaron varias galerías atrapandos a las personas que allí trabajaban. “Durante tres o cuatro días extraen sal. La acarrean hasta donde han dejado a sus llamas, porque no se permite tenerlas cerca de la mina”. Y Mas adelante escribe: Esta sal “es conocida como *Warwa kachi* (sal de *Warwa*), y también como sal de roca o sal gema. Goza de gran prestigio entre los agricultores, que siempre están dispuestos a adquirirla. Estas comunidades no aceptan usar sal de mar, la cual es calificada de «alimento fresco», porque cuando la ingieren en las comidas les produce cólicos, con hinchazón del estómago. En cambio, la *sal de Warwa* es «caliente» (Bastien, 1986), el tipo de alimento que se requiere en el clima frío de las alturas. Por eso su valor es muy alto, más aún que el de la carne y la lana, porque, según los pastores, se trata de una subsentancia indispensable”. “Le atribuyen propiedades curativas, tanto para

las personas como para los vacunos. Dado que la consideran «caliente», la emplean en el tratamiento del resfriado, mezclada con aguardiente hervido”. Y como añade al respecto, Concha Contreras (1975: 75): “Esta sal ofrece muchas calorías, según los campesinos, y es costumbre tomar como medicina, aguardiente hervida con sal, que es «santo remedio» para todo resfrío”.

Otros documentos, mucho más tardíos y fechados de 1773 a 1778 (AGN, 988, 256, 1051 a 1053), nos precisan el origen geográfico de los pastores encargados de abastecer de sal al *gremio* de Potosí y de las dificultades que encontraban para realizar su tarea. La mayoría son originarios de la región de Pampa Aullagas (a sur del lago Poopó) y aprovechan sus viajes de trueque hacia los valles para llevar sal a Potosí. Los datos precisan que se detienen a medio camino en las minas de Urmiri para cargar sal antes de proseguir su largo periplo. Estos viajes obedecen pues a los ciclos climáticos, y se efectúan generalmente en la época seca, de mayo a agosto, cuando las chacras no producen. Ignoramos, sin embargo, las cantidades de sal transportadas por los pastores al comienzo de la época colonial y creemos que era muy importante debido al intenso trabajo de los ingenios a la la fuerte demanda de sal que involucraba. Así mismo, los trabajos de Platt (1987) sobre el ciclo económico de los Indios Lipez en los inicios del siglo XIX, en particular los pastores de la región de San Pablo, nos dan una idea más precisa de la enorme cantidad de sal que era necesaria para esas operaciones.

3. Llamas y caravanas

Es, sin embargo, difícil estimar el número total de llamas implicadas en el transporte de todas las mercaderías necesarias para el abastecimiento de la Villa Rica. Muchos de los datos consagrados a las caravanas al comienzo del siglo XVII (Vazquez de Espinoza, 1620/1969; Las Relaciones Geográficas... entre otros) ponen de relieve la gran cantidad de animales utilizados para las actividades mineras, en una óptica más española que autóctona. Según Browman (1975), la cifra total habría sido de más de 300 000 camélidos, y aparentemente más, si se tiene en cuenta todos aquellos que eran implicados en los intercambios locales, o internos, como aquél del comercio ilegal y el contrabando, o todos aquellos que eran abatidos. Es así que 18 000 llamas eran utilizadas para el transporte de los minerales de las minas hacia los altos hornos, 50 000 llamas eran reservadas a las caravanas que transportaban los lingotes de plata hacia los puertos del litoral, 40 000 animales eran reservados para el transporte del vino y la coca y otras provisiones de la ciudad. 60 000 llamas eran aportadas, cada año, por los indios *mitayos*, para su propia alimentación o necesidad, como lo autorizaba la ley (Lizarragan 1605/1909: 525; Cobo, 1653/1956; Vazquez de Espinoza, 1620/1969; Sanchez-Albornoz, 1978; Browman, 1974 a, 1975 y 1987). Las tasas de pérdida anual de los animales eran también muy elevadas ya que, a pesar de las leyes que prohibían la mantanza de llamas para el consumo en razón de su papel estratégico en el abastecimiento de la ciudad, cerca de 40 000 eran consumidas cada año. Baldivieso (1990) nos proporciona otros interesantes datos sobre este tema cuando dice que “Uno de los

problemas que trató de regularse mediante medidas legales fue la matanza de llamas. En Potosí, en 1587, el Cabildo prohibió las «carnicerías» en razón de que «matando en ellas muchísima cantidad de carneros de la tierra gordos y muy buenos para el trabajo y si en ello no se pusiese remedio vendría a faltar en dicho ganado que es el medio para bajar los metales del cerro a los ingenios... En 1596 el Cabildo volvió sobre el tema de su conservación y es muy posible que lo hubiera hecho en otras oportunidades». La tasa de mortalidad en el curso de los viajes es también impresionante, sobretodo entre los animales empleados para cargar el mineral y transportar los diversos equipos de las minas y de los ingenios. Así el mercurio (citado precedentemente) era transportado en odres de piel de cabra que reventaban frecuentemente, provocaban el envenenamiento de los animales. Como lo hemos ilustrado más arriba, muchas bestias morían también de agotamiento en el desierto costero, cerca de Arica, el que debían atravesar sin agua y sin pozos.

Desde el fin del siglo XVI, mulas, más resistentes, fueron empleadas sobre este tramo, para reemplazar a los camélidos, pero no soportaban la altura más allá de los 2800 a 3000 m, debiendo ser de nuevo relevadas por las caravanas de llamas. En el apogeo de este período, 50% de la caravana estaba constituido de animales de reemplazo no cargados, en lugar de los 10 a 12% habituales. En tales condiciones, la duración media de vida de un animal era de cuatro estaciones en lugar de 8 o 9 en tiempo normal.

El contrabando volvió a ser también un factor económico mayor que vino a necesitar nuevas caravanas (Browman, 1988; Tandeter *et al.*, 1987; Wachtel, 1991: 404-410). En efecto, los productos transportados vía La Plata, podían ser vendidos más caros que aquellos de Panamá vía Lima, a menudo fuertemente tasados, a veces hasta 250% de su valor inicial (Lizarragan, 1605/1909: 533) (8). Este comercio ilícito reportaba tanto que ciertos oficiales españoles se quejaban de que los indios no pagaban su impuesto anual por el hecho de estar demasiado ocupados en transportar las mercaderías a Potosí. Estos últimos retrucaron que, muy a menudo, eran obligados por los mismos responsables españoles, a transportar vino, aguardiente y otras mercaderías, más allá de su zona de comercio habitual, y que debían efectuar viajes extra, con mercaderías, en razón del tributo elevado demandado por los españoles. Se quejaron también de las molestias y los robos de los que eran a menudo víctimas, antes incluso de alcanzar la Villa Rica.

Como lo anota Concha Contreras (1975: 88) "Cuando aparecieron los caballos, los burros y las mulas, con la llegada de los españoles, en cierta medida sustituyeron a las llamas, pero no completamente, en los viajes largos que requerían para traer carga pesada" o para el transporte de los productos voluminosos (vigas, maquinarias pesadas). "Dadas las ventajas que ofrecieron estos animales, de llevar cargas de mayor peso (6 a 8 arrobas) y avanzar más kilometraje por día en los viajes, fueron preferidos, sobre todo por los arrieros mestizos". Con el tiempo y con la aparición de las ferias anuales y de los mercados, hacia el comienzo del siglo XVII (1681 en Potosí, 1684 en Jauja), su utilización se generalizó. Muchas veces, esas mulas provenían de las regiones centrales y del noreste de la Argentina (feria de Salta) y eran conducidas hasta Bolivia o el Perú, para ser revendidas en las grandes ferias,

(entre otras, de Uyuni, Vitichi, Aroma o Huari, para las operaciones mineras (Rabey y *al.*, 1986: 143). Entre 1680 y 1700, 7 000 mulas habrían así sido vendidas, luego 25 000, entre 1700 y 1750 (Browman, 1988: 19). Pero, a pesar de esta concurrencia, las caravanas de llamas eran aún y siempre utilizadas para el transporte de los productos de primera necesidad, los intercambios interecológicos y el transporte de los minerales en las regiones esencialmente pastorales de la Bolivia meridional.

II. ESTRATEGIAS DE INTERCAMBIO E INTEGRACIONAL MERCADO GLOBAL

1. Antecedentes

Desde los últimos 20 años, numerosos son los investigadores a haberse interesado en las formas tradicionales de la economía andina. Si los trabajos de Murra (1972/1975; 1995) han puesto el acento sobre la verticalidad - esencialmente prehispánica - de las comunidades tanto locales como territoriales (cacicazgo), aquellos de Platt (1978) o Harris (1971) las han abordado en los contextos contemporáneos. Paralelamente, los sistemas de trueque y el pastoralismo han sido también el objeto de una abundante documentación: Mayer (1971); Custred (1974); Flores Ochoa (1977), Brougère (1984), para los Andes peruanos; West (1981), Rivière (1983); Molina Rivero (1983/1987), (Harris, 1987); Lecoq (1987) para Bolivia, Rabey y *al.* (1986) para la Argentina y Bonavia (1996) para la totalidad de los Andes.

Las investigaciones de Molinié Fioravanti (1981) o de Núñez y Dillehay (1978/1995) han puesto en evidencia que la verticalidad y las caravanas de trueque involucradas en las "movilidad giratoria" son dos sistemas complementarios que permiten a las poblaciones andinas acceder a los productos de las otras ecozonas indispensables a su subsistencia, cada cual incluyendo, sin embargo, un largo abanico de posibilidades. La flexibilidad y la dinámica de estas diferentes estrategias de sobrevivencia revelan una gran capacidad de adaptación y de inserción en un sistema social más complejo, como aquél de la economía colonial o actual, que se traduce por la venta voluntaria de ciertos productos muy apreciados sobre el mercado o en las ferias, por ejemplo: pescados secos en el Potosí colonial, una ocupación asalariada en las haciendas (derecho de cultivar tierras individuales), o prestaciones diversas para las actividades mineras: mano de obra o caravaneros en el transporte del mineral de la mina a los altos hornos o abastecimiento de la sal (Martínez, 1990; Platt, 1987)

Existen, sin embargo, algunas diferencias entre la visión de los arqueólogos que descansa sobre la observación de los testimonios materiales y las de los historiadores y antropólogos confrontadas a fuentes escritas o a hechos sociales actuales, que pueden ser estudiadas *in situ*, aunque las dos aproximaciones parecen ser complementarias.

2. Enfoque arqueológico

Así, los arqueólogos hacen hincapié en la gran antigüedad de las caravanas de trueque desde el período formativo (\pm 2000 a. d. C. a 200 d. C.), y su papel en el transporte de las mercaderías esencialmente entre las diferentes regiones habitadas, lo más a menudo, por grupos étnicos diferentes (Núñez et Zlatar, 1975; Núñez, 1976; Núñez y Dillehay, & Núñez, 1978/1995, Tarrago, 1984). Esquemáticamente, distinguen tres niveles en la organización tradicional del sistema de trueque y de las caravanas:

1.- el primer nivel, local, no afecta sino una misma zona o micro-región. Fundado sobre la familia: unidad mínima de producción, este modelo implica sobretudo el intercambio de productos de primera necesidad entre diferentes miembros de una misma familia o prestaciones de trabajo en el marco de la reciprocidad. Los intercambios pueden efectuarse directamente entre individuos o vecinos, incluso entre diferentes grupos étnicos. Resalta, sin embargo, que este tipo de relaciones resulta difícil a identificar y caracterizar por los datos arqueológicos ya que los productos trocados son a menudo mercancías perecederas que provienen generalmente (pero no necesariamente) de una misma zona geográfica.

2.- el segundo nivel, regional, se desarrolla en el mismo espacio geográfico y puede ser articulado a la vez por individuos que actúan solos, en el marco de su propia familia o por cuenta de grupos sociales más importantes, incluso de cacicazgos o de estado (caso de la civilización Tiwanaku: 500-1200 d. C.; Mujica, 1985). Dos tipos de productos son intercambiados generalmente en el curso de las transacciones:

a) bienes de subsistencia - como en el caso precedente- que incluyen sobretudo comida y utensilios utilitarios (en el marco fundamentalmente familiar),

b) bienes de prestigio, a función generalmente simbólica. Los intercambios incluyen sobre todo productos raros en las regiones donde son escoltados, como la sal, la lana, los *sullus*, la arcilla, ciertos minerales y piedras preciosas... Permiten el acercamiento y la integración de diferentes grupos socio-culturales, incluso de estados. Estos diferentes bienes son más fáciles de identificar para el arqueólogo (Morris, 1978), en razón de su rareza en la(s) región(es) incriminada(s).

3.- el tercer nivel es el del comercio a larga distancia, sobre todo reservado a los bienes de gran valor y de prestigio, difíciles a adquirir en ciertas regiones: tejidos (Murra, 1958/1975) o plumas (Bouysse Cassagne, en prensa), cerámica ceremonial, maderas, miel, pimienta, guano (Julien, 1985) y un abanico de otros productos... Este permite, por otra parte, la dispersión de ideas, aun de ideologías religiosas vehiculadas por los caravaneros que tienen entonces un papel político, incluso si actúan a un nivel familiar.

Ya sea al nivel regional o al de gran distancia, cada familia dispone de su propio circuito de intercambio, entretenido de padres a hijos desde generaciones, y

de sus propios socios de trueque o *compadres* (relaciones a menudo ceremoniales, sistema siempre en vigor aún hoy en día). Esta movilidad de los productos y de las personas permite asegurar una suerte de «armonía social» y una mejor cohesión a la vez entre el mismo grupo étnico, pero también entre sociedades bien diferenciadas que comparten ciertos ideales (Núñez, 1978; Núñez y Dillehay, 1978/1995).

Este primer modelo, fundado sobretodos a partir de la observación de los productos hallados en las tumbas, no parece tener en cuenta los casos de contactos multiétnicos en una misma localidad, incluso en una misma región, (una situación corriente en el curso del período prehispánico y de la conquista en el sud de Bolivia o el litoral pacífico entre otras; Lecoq, 1997) o lo implica intrínsecamente.

3. Enfoque socio-cultural

En cambio, el enfoque propuesto por Rabey y *al.*, (1986), para el norte de la Argentina y el sud de Bolivia, parece mucha mejor adaptado a la realidad andina ya que presenta una gran flexibilidad y dinámica propias a las relaciones humanas y sociales. Este modelo, fundado a la vez sobre la familia y la comunidad, reconoce tres grandes tipos de articulación al mercado con numerosas variantes:

La primera es la **articulación intra-étnica**, o sea al interior de un mismo grupo social o étnico. Descansa esencialmente sobre la familia, pero puede situarse también al nivel local en una misma zona o una misma región (verticalidad continúa) sólo a una escala mucho más vasta (verticalidad discontinúa). A nivel local, este modelo implica principalmente el intercambio de productos de primera necesidad, importante para el grupo étnico, (incluso de las prestaciones de trabajo en el marco de la reciprocidad). Contrariamente a los datos presentados por los arqueólogos precedentemente citados, resalta que el mismo modelo puede también extenderse a todos los casos en que los miembros de un grupo controlan simultáneamente territorios situados en diversos nichos ecológicos (con sus diferentes variantes). Este control puede efectuarse de manera individual, por una familia ampliada (o una unidad social pero no doméstica) como por un conjunto de familias. Actualmente, el trueque tradicional en estas otras ecozonas puede ser reemplazado por la venta de productos de otras regiones o de las prestaciones sociales asalariadas.

La segunda es la **articulación interétnica**. Incluye todos los casos en que los individuos, las familias o las comunidades pertenecen a diferentes grupos étnicos, intercambian bienes, servicios o informaciones luego de los viajes personales a corta distancia (particularmente, mejor documentados a la vez por los datos arqueológicos y por la fuentes etnográficas) o de encuentros colectivos en el curso de fiestas o de ferias. Es en este marco que deben ser abordados los grandes viajes de trueque entre la *puna* y las otras ecozonas, esencialmente los valles altos, intermedios y bajos o las *yungas* del litoral pacífico que implican el movimiento de productos particularmente variados. Aquellos del altiplano: derivados de llama, papas, plantas medicinales y odoríferas, sal y diferentes minerales, metales o piedras preciosas son así trocadas esencialmente por maíz, ají, madera, miel, frutas, plumas o pieles de animales de otras regiones. Es en este modelo que aparece el llamero, como un eminente

relacionador o «agente intercomunicante» entre las distintas regiones o sub-regiones. De cierta forma, el llamero cumple el papel de agente social, cultural y económico que dinamiza las relaciones estaticas, debiles o ocasionales que suelen existir entre los pueblos agrícolas de economía de subsistencia (Cocha Contreras, 1975: 94-97). La [Figura 3](#) ilustra muy bien el sistema de trueque utilizado por los ganaderos de la region de Tomave, al sud-oeste de Potosí en el marco de esta articulación interétnica actual.

Las ferias, las fiestas religiosas o los centros urbanos donde se encuentran las poblaciones a la vez procedentes de diferentes regiones y pertenecientes a diversas comunidades o grupos étnicos, constituyen un otro tipo de articulación del mercado (Harris, 1987) que podría él mismo remontarse al período prehispánico. Parece, en efecto, que mercados precolombinos hayan efectivamente existido en los Andes, y con mercaderes (Rostworowski, 1975; Salomon, 1978). Es probable que los centros rituales (lugares de culto, *huaca*) como Tiwanacu o Porco, hayan tenido una función similar.

III. CONCLUSIONES

En el siglo XVI, Potosí es la expresión de un nuevo modelo mercantilista que comprende un centro urbano y pueblos, con recursos mineros y mercados fijos, cuya emergencia conlleva una desarticulación progresiva de los movimientos giratorios tradicionales ligados a la verticalidad. Empero, el dinamismo de ciertas etnias del sud de los Andes bolivianos va a permitirles proseguir sus antiguos modelos de intercambios socioculturales y multiétnicos de transporte de bienes al interior de esta nueva realidad objetiva de complementariedad de recursos, de acuerdo con los intereses de las autoridades centralizadas del poder en una óptica urbana (Choque Canqui, 1987). Pero hay que subrayar que esta transición no hubiera podido efectuarse sin el instrumento fundamental la vida cotidiana de los ganaderos del Altiplano, en el transporte de las mercaderías y la práctica del trueque, vale decir, sin las llamas y las caravanas de llamas. Y como lo escribe Conchas Contreras (1975: 88); “Tanta es la importancia de la llama como bestia de carga en la transhumancia de los pastores, que su falta les obligaría a constante hambruna, por más que tengan muchas alpacas y ovejas, necesitarán forzosamente de las «llamas cargueras», para trasladar sus productos trocables. De lo contrario, nada podrán hacer con sus productos”.

NOTAS

- (1) Sobre el plano ritual, por ejemplo, Potosí se transformo progresivamente en el nuevo centro ritual o *taypi*, que va a absorber el conjunto de los grupos étnicos en detrimento de Porco. (Bouysse Cassagne, Com. Personal).
- (2) Los lectores interesados en este sujeto, podrán sin embargo consultar las obras de Arzán de Orzua y Vela (1705-1736, red. 1965); Saignes (1985), Choque Canqui (1987); Tandeter y *al.* (1987), Harris (1987) y Wachtel (1990: Cap. III).

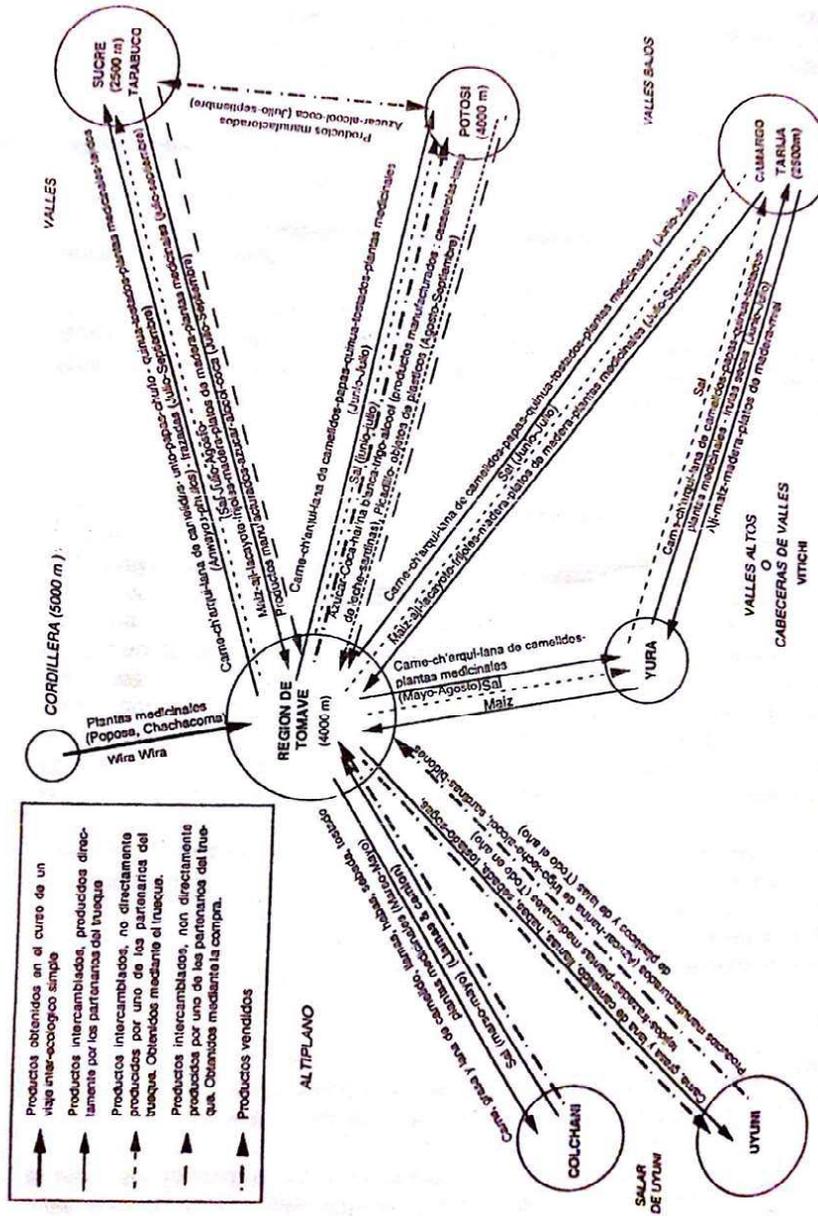


Fig. 3 Esquema del sistema de trueque de la región de Tomave (Dpto. de Potosí, Bolivia)

- (3) Este procedimiento descubierto en México, en 1555 por Bartolomé de Medina, fue introducido en América del Sur por Enrique Garcés. Ensayado, en varias ocasiones, en Potosí, a partir de 1560, no será adoptado oficialmente sino después de la llegada del Virrey Toledo y vulgarizado gracias a la obra del padre Barba: «*El arte de los Metales*», publicado en 1640.
- (4) Las líneas que siguen, tomadas de Browman (1988), permiten comparar la energía desprendida por el excremento y las fuentes de energía: excremento de camélidos, ovejas o bovinos, de 3600 a 3900 Kcal/kg, hierbas (3800 Kcal/Kg), leñas (4100 Kcal/kg).
- (5) Estas dos regiones se caracterizaban por la presencia de comerciantes especializados o mercaderes, quiénes, en el período inca, eran en número de 10 000 (Rostworowski, 1975). En el curso del siglo XVI, eran todavía 6000 los que se ocupaban del comercio entre Cuzco, Chucuito, Quito y Puerto Viejo.
- (6) Es posible que esta Karakara haga referencia a la antigua federación Karakara a la cual pertenecían los Wisijsa (Rasnake, 1989; Platt *et al.*: en prensa). Respecto al mascarón, Valda (1995) nos brinda interesantes datos sobre sus orígenes y sus posibles significaciones.
- (7) En esta región, la sal, es sobretodo extraída cerca de los pueblos de Colchani, cerca de Uyuni, Churacari, Jaurira, Chilitaico, Cacoma, Jaruma y Taman Khasa (al norte del Salar de Uyuni), San Pablo, cerca del salar de Empexa (Lecoq, 1991a).
- (8) Todavía hoy en día, el contrabando es una importante fuente de ingresos para numerosas poblaciones de ganaderos/caravaneros de toda la región de Bolivia meridional (Rivière, 1983; Lecoq, 1991b).

BIBLIOGRAFIA

Fuentes manuscritas

1. Archivos. AGB. Audiencia de Charcas: Minas

Texto n° 988, Potosí: Martín López de Lorca, vecino de Potosí, sobre los pesos que Juan Fernández Santander le está debiendo por el azogue, las granzas y la sal que le vendió. Minas. T. 112. (59p), año 1590, I. II. 12.20.

Texto n° 256, Potosí: Don Juan Francisco Choquetijilla, indio principal de Jatun Quillacas, Prov. de Paria, con Don Pedro García de Cardenas y el capitán Juan Jiménez de Alias, sobre unas minas de sal que están en terminos del pueblo de Urmiri, Prov. Porco. Minas. T. 45, n° 5. (47 p), años 1693-1695.

Texto n° 1051, Potosí: Autos relativos al contrato celebrado entre el ilustre gremio de azogueros de Potosí y Don Diego de Guzmán, vecino de dicha villa sobre el asiento y abasto de sal por parte del segundo a los primeros, para el beneficio de metales. Minas. T. 120, n° 11, (40 p.) años 1773-1774.

Texto n° 1052, Potosí: Don Domingo de Guzmán, asentista y abastecedor de ramo de sal para el beneficio de los metales de plata de las minas de Potosí, sobre las excesivas y

atropelladas providencias con que Don Francisco de Guemes, juez conservador del Banco de rescate de dicha villa le obstaculiza el cumplimiento de su contrato. Minas. T. 120, n° III. (115 p), años 1775-1776.

Texto n° 1053, Potosi: El gremio de azogueros de Potosi contra Don Domingo de Guzman, sobre el incumplimiento de la escritura que esta otorga ofreciendo abastecer a los ingenios de dicha villa y su ribera de toda la sal necesaria para el beneficio de los metales en los cuatros meses de sequía. Minas: T. 120, n° IV. (186 p), años 1775-1778.

2. Casa de la Moneda (Potosí)

Libros de Cargo y Data del Guarda materiales., años 1787 a 1793, textos, 266, 267, 271, 272, 295, 296, 297, 298, 299, 300 y 302.

Fuentes impresas

ARZANS DE ORZUA B y VELA [1737]1975 Historia de la Villa Imperial de Potosí. Edit. by Lewis Hanke & Gunnar Mendozan Brown University, 3 vol.

BERTONIO PL [1612] 1984 Vocabulario de la lengua Aymara, CERES, IFEA, MUSEF, Cochabamba.

BONAVIA, D (1996) Los camélidos sudamericanos. Una introducción a su estudio. IFEA-UPCH-Conservación Internacional, Lima, 883p.

BARBAALONZO Pdr., [1640] 1967 El arte de los metales en que se enseña el verdadero beneficio de los metales de oro y plata por açogue. Colección de la Cultura Boliviana; Potosí, Bolivia.

BASTIEN, JW (1986) Etnofisiología Andina, Evidencia Linguística, metafórica, Etiológica y Etnofarmacología para conceptos Andinos sobre el cuerpo, Arinsaya, Revista de la Cooperación Internacional en Areas Indígenas de America Latina, Cuzco, p: 5-24.

BOUYASSE CASSAGNE, T En prensa «»Si votre plumage ...»Signes d'identité, signes de pouvoir» chez les Incas", Chungará, Universidad de Tarapacá, Arica.

BOUYASSE CASSAGNE TT, PLATT TT, SAIGNES, T et O HARRIS En prensa. Charca Caracara, Hisbol.

BROUGERE, AM (1984) Stratégie d'échange et relations de marché: le cas Sibayo, Bulletin de l'IFEA, T. XIII, N°1-2, Lima, p: 63-79.

BROWMAN, D (1973) Pastoral models among the huanca of Perú prior to the spanish conquest, Relaciones Antropológicas. A Newsletter. Bulletin of South American Anthropology, Washington, p. 40-44.

BROWMAN, D (1974 a) Pastoral Nomadism in the Andes, *Current Anthropology*, Vol.1. N° 52; New-York, p: 188-196.

BROWMAN, D (1974 b) Precolumbian llamas caravans trade networks, Paper presented at the 74th annual meeting, American Anthropological Association; San Francisco, California.

BROWMAN, D (1975) Llamas Caravans and Entrepreneurs Significance in the Post-Conquest Andes, Paper presented at the: 74th American Anthropological Association Meeting, December, San Francisco, California, p: 1-7.

BROWMAN, D (1988) Llamas caravan fleteros and their importance in production and distribution, in: *Nomads in a Changing World*, P.C. Salzman and J G. Galaty editors, Instituto Universitario Orientale di Napoli; Italy, p: 317-370 .

CAÑETE, PV y DOMINGUEZ [1791] 1952 - Guia Histórica, Geográfica, Física, Política, Civil y Legal del Gobierno e Intendencia de la Poviaicia de Potosi, Vol. 1, Colección de la Cultura Boliviana, Casa de la Moneda y Sociedad Geográfica y de Historia, Potosi.

CASAVARDE, J (1977) El trueque de la economía pastoril, J. Flores Ochoa, in: Ed. Pastores de Puna, Punarunakuna Uywamichiq, Instituto de Estudios Peruanos; Lima, p: 155-177.

CHOQUE CANQUI, R (1987) Los caciques aymaras y el comercio en el Alto Perú, in: *La Participación indígena en los mercados subandinos. Estrategias y reproducción social, siglos XVI a XX*, edit. por Olivia Harris, Brooke Larzon y Enrique Tandeter, La Paz, p: 357-377.

COBO, B [1653] 1956 *Historia del Nuevo Mundo. Obras del Padre Cobo*, Ed. Atlas, Madrid.

CONCHAS CONTRERAS, J de. D (1975) *Relación entre Pastores y Agricultores*, Allpanchis, N° 8, Vol. VIII, Cuzco, p: 67-101.

CUSTRED, G (1974) Llamero y comercio interregional, En: Amberti y Mayer (Edt.) *Reciprocidad e Intercambio en los Andes Peruanos*, Instituto de Estudios Peruanos, Lima, p: 252-289.

DE BRY, T 1590-1634 *Histoire de l'Amérique ou Nouveau Monde; Les Grands Voyages* Paris, 13 volumes, Bibliothèque Nationale.

DE BRY, T et BENZONI, J (1596) *Histoire de la conquête du Pérou*, Les Grands Voyages, Vol. V. Paris, Bibliothèque Nationale.

ESPINOZA SORIANO, W (1981) El reino de Quillacas Asanaque. Siglos XV y XVI", Revista del Museo Nacional, T. XLV, Lima, p: 175-274.

EWALD, U (1985) The Mexican Salt Industry 1560-1980. A study in Change. Gustav Fischer Verlag; Stuttgart- New -York, 480 p + 15 planches.

FLORES-OCHOA, J (1976) Enqa, Enqaychu, Illa y Khuya Rumi: Aspectos Mágico-religiosos entre Pastores, Journal of American Lore, UCLA Latin American Center, Vol. 2, N° 1, San Francisco, p: 115-134.

FLORES-OCHOA, J (1977) Pastoreo, tejido o intercambio, in: J. Flores-Ochoa, ed. Pastores de Puna: Punarunakuna-Uywamichiq; Lima, p: 133-154.

FLORES OHOA, J, K. MACQUARRIE, y J. PORTUS (1994) Oro de los Andes, Las llamas, Alpacas, Vicuñas y Guanacos, Francis O Parreheye e hijos Publisher, Jordi Blassi Edit, Barcelona, 2 tomos.

GISBERT, T; J de MESA; VA BALDIVIESO, GLUCKMANN, D (fotografías) (1990) Potosí, Ediciones de Cultura Hispánica, Colección Ciudades Iberoamericanas, Instituto de Cooperación Iberoamericana, Quinto Centenario, Vitoria, 226 p.

GLAVE, LM (1983) Trajines, Un capítulo en la formación del mercado interno colonial", Revista Andina, N° 1, Cusco, p: 9-76.

HARRIS, O (1987) Phaxsima y qullqi: los poderes y significados del dinero en el norte de Potosí; en: La Participación Indígena en los Mercados Surandinos: Estrategias y Reproducción Social. Siglos XVI a XX, (edit.) O. Harris, Brooke Larson y E. Tandeter, Ceres, p: 235-280, La Paz,

HELMER, M (1966) Note brève sur les indiens yura, Journal de la Société des Américanistes, Tome LV-1, Paris, p: 242-252.

JULIEN, JC (1985) Guano and Resource Control in Sixteenth-Century Arequipa, Andean Ecology and Civilization, University of Tokyo Press, p: 185-205.

LECOQ, P 1984-1988 Una ruta de la sal en el sud boliviano. Informe del viaje de trueque anual de una caravana de llama", Revista del Museo Nacional de Etnografía y Folklore, MUSEF, N° 1-2, La Paz, p: 163-216.

LECOQ, P (1986 a) "La ruta de la sal en Bolivia", Geomundo, N° 9, Septiembre, Bloque Editorial Latinoamericano de Armas, Santiago de Chile, México, Buenos-Aires, p: 262-273.

LECOQ, P (1986 b) Caravanes de sel au Népal; l'orge et le sel", L'Univers du Vivant, n° 15, novembre, Paris, p. 10-18.

LECOQ, P (1987) Caravanes de lamas, sel et échanges dans une communauté de Potosí, Bolivie”, Bulletin de l'IFEA, T. XVI, n° 3-4., Lima, p.: 1-38.

LECOQ, P (1988) Note brève sur le rollano, flûte des bergers boliviens conduisant des caravanes de lamas”, Flûtes du Monde, flûtes des Amériques, flûtes des Andes. Association Flûtes du Monde, Belfort, p. 65.

LECOQ, P (1991 a) Le commerce du sel dans la Bolivie Andine, approche ethnographique et aperçu historique, Das Salz in der Rechts-und Handelsgeschichte, Internationaler Salzgeschichtekongreß, 26. September bis 1. Oktober 1990; Hall in Tirol; Kongressakten, Herausgegeben von, Hocquet Jean Claude und Palme Rudolf, Redigiert von Wolfgang Ingenhaeff., Berenkamp., Verlag Schwaz, Hall in Tirol, Autria, p.: 213-243.

LECOQ, P (1991 b) Sel et archéologie en Bolivie, de quelques problèmes relatifs à l'occupation préhispanique de la cordillère Intersalar, (Sud-Ouest bolivien). Thèse inédite de l'Université de Paris 1, Paris, Microfiche n° 0745. 12393/92, Lille-Thèses, 1/2, 666 p.

LECOQ, P (1995) Notas sobre el rol de las caravanas de camelidos en el desarrollo de la ciudad de Potosí (Comienzo del periodo colonial”, Encuentro Internacional de Historiadores amigos de Potosí, Potosí, 13 p.

LECOQ, P (1996) Geografía y espacio sagrado en la región intersalar; en torno al cerro Tunupa, Cosmovision Andina, Taipinquiri edit. La Paz, p.: 419-464.

LECOQ, P y R. CESPEDES 1995-1997 Nuevas investigacions arqueológicas en los Andes meridionales de Bolivia, una visión prehispánica de Potosí”, Revista de Investigaciones Históricas, Universidad Autónoma «Tomás Frías», Potosí, p: 183-267.

LECOQ, P y R. CESPEDES (1997) “Panorama archéologique des zones meridionales de Bolivie (sud-est de Potosi), Bulletin de l'IFEA, T. 26, N°1, Lima, p: 21-61.

LIZARRAGAN, Fr. de [1605] 1909 Descripción breve de toda la tierra del Perú, Tucuman, Rio de La Plata y Chili... in: M. Serrano y Sanz, edit., Nueva Biblioteca de Autores Españoles, Tomo 15, p: 485-568, Madrid.

LOZANO MACHUCA, J [1581] 1965 Carta del factor de Potosí Juan Lozano Machuca al Virrey del Perú, en donde se describe la provincia de los Lípez, in: Relaciones Geográficas de Indias. T. 11, Ministerio de Fomento. Edición de M.G.Fernández; Madrid, p: XXI-XXVIII.

MARTINEZ J - LC (1990) Interetnicidad y complementaridad en el Altiplano meridional: el caso Atacameño, Andes, Antropología e Historia, Centro Promocional de las Investigaciones en Historia y Antropología, Facultad de Humanidades, Universidad Nacional de Salta, N° 1, 1^{er} semestre, Salta, p: 11-30.

MATIENZO [1567] 1910 El gobierno de Perú, Buenos Aires, Facultad de Filosofía y Letras.

MAYER, E [1971] 1982 Un carnero por un saco de papas: aspectos del trueque en la zona de Chaupiwara, Pasco, Nueva Antropología, Año VI, N° 19, Julio, Mexico, p: 81-96.

MOLINA-RIVERO, R [1983] 1987 La tradicionalidad como medio de articulación del mercado. Artículo presentado a la conferencia sobre la penetración del mercado en los Andes: Siglos XVI a XX, Sucre, Bolivia.

MOLINIE FIOREVANTI, A (1981) Variations actuelles sur un vieux thème andin: l'idéal vertical, Etudes Rurales, N° 81-82, Mouton Editor, Paris, p: 89-107.

MORRIS, C (1978) L'étude archéologique de l'échange dans les Andes, Annales; Economies, Sociétés et Civilisations, N° Spécial: Anthropologie Historique des Sociétés Andines, N°5-6, sept-déc.; Paris, p: 936-847.

MUJICA, E (1985) Altiplano-Coast Relationships in the South-Central Andes: From Indirect to Direct Complementarity, Andean Ecology and Civilization, University of Tokyo Press, p: 103-140.

MURRA, JV (1958) La función del tejido en varios contextos sociales y políticos, en Formaciones económicas y Políticas del mundo andino, Instituto de Estudios Peruanos, Lima, p: 145-170.

MURRA, JV [1964] 1975 Rebaños y pastores en la economía del Tawantinsuyu, en Formaciones económicas y Políticas del mundo andino, Instituto de Estudios Peruanos, Lima, p: 118-144.

MURRA, JV [1971] 1975 El tráfico de mullu en la costa del Pacífico, Formaciones económicas y Políticas del mundo andino, IEP, Lima, p 256-267.

MURRA, JV [1972] 1975 El control vertical de un máximo de pisos ecológicos en la economía de las sociedades Andinas, in: Formaciones económicas del mundo andino, Instituto de Estudios Peruanos; Lima, p: 59-115.

MURRA, JV (1985 a) El Archipelago Vertical» Revisited", in: Andean Ecology and Civilisation, Masuda, Izumi, Shimada et Craig Morris editors, p: 3-14, University of Tokyo Press.

MURRA, JV (1985 b) The Limits and Limitations of the «Vertical Archipelago» in the Andes, Andean Ecology and Civilisation, Masuda, Izumi, Shimada et Craig Morris editors, University of Tokyo Press, Tokyo, Japan, p: 15-20.

NUÑEZ ATENCIO, L (1976) Geóglifos y trafico de caravanas en el desierto chileno, Anales de la Universidad del Norte, N°10; Antofagasta, p: 147-201.

NUÑEZ ATENCIO, L (1978) L'évolution millénaire d'une vallée: peuplement et ressources à Tarapacá, Annales: Economies, Sociétés et Civilisations, N° 5-6, 33^e année, Paris, p: 906-920.

NUÑEZ ATENCIO, L (1987) Trafico de metales en el área centro-sud andina: factos y expectativas. Cuadernos del Instituto Nacional de Antropología, N° 12; Instituto de investigaciones arqueológicas y museo, Universidad Católica del Norte, San Pedro de Atacama, p: 73-105.

NÚÑEZ ATENCIO, L y T ZLATAR (1975) Relaciones prehistóricas transandinas entre el N/O argentino y el Norte Chileno (Periodo Cerámico), Serie: Documentos de Trabajos, N° 6, Universidad de Chile, Antofagasta, p: 1-24.

NUÑEZ ATENCIO, L. et DILLEHAY, T (1978) Movilidad giratoria, armonía social, desarrollo en los Andes Meridionales, in: Patrones de trafico e interacción Económica (ensayo) . Universidad del Norte, Facultad de Ciencias Sociales, Dpmt. de Arqueología, Antofagasta, Chile, 170 p.

OCAÑA, D de [¿1987?] 1987 A través de la América del sur. Edición de Arturo Alvarez. Crónicas de Américas 33, Historia 16, Madrid.

PLATT, T (1978) Symétries en miroir, le concept yanantin chez les Macha de Bolivie, Annales; Economies, Sociétés, Civilisations, Numéro spécial; Anthropologie Historique des Sociétés Andines, N° 5-6, septembre-décembre, 33^e année; Paris, p: 1081-1107.

PLATT, T (1987) Calendarios tributarios e intervención mercantil: Relacionalidades estacionales entre los Indios deLipez (Bolivia) en el siglo XIX", Chungará, N° 19, diciembre, Universidad de Tarapacá, Facultad de Estudios Andinos, Dpto. de Arqueología, Arica, p: 215-241.

PLATT, T; O HARRIS; T SAIGNES y T BOUYASSE-CASSAGNE En prensa., Karakara.

POLO DE ONDEGARDO, J [1571] 1917 Informaciones Acerca de la Religión y Gobierno de los Incas. H.H. Hurteaga y C., Romero edit., Colec. de Libros y Documentos Referentes a la Historia del Perú, Tomos III y IV, Imprenta y Librería Sanmarti y Cía, 2da. Serie, Lima.

PONCE SANGINES, C (1994) Ilo, El modelo de estado integrador de Tiwanaku y su expansión al litoral pacífico, tomo III, Ministerio de Relaciones Exteriores, coordinadora Nacional del proyecto Ilo, La Paz, 177 p.

RABEY, MA; RJ MERLINO et DR GONZALEZ (1986) Trueque, articulación económica y racionalidad campesina en el sur de los Andes Centrales, *Revista Andina*, N° 1, Julio, Cuzco, p: 131-161.

RASNAKE, R (1989) *Autoridad y poder en los Andes; Los Kuraqkuna de Yura*, Edit. Hisbol, Col. Biblioteca Andina, La Paz, 282 p.

RIVIERE, G (1983) *Quadripartition et idéologie dans les communautés aymara de Carangas (Bolivie)*, *Bulletin de l'IFEA*, T.XII, N°3-4, Lima, p: 41-62.

ROEL, V (1970) *Historia social y económica de la colonia*, Editor gráfica labor, Lima.

ROMERO, E (1949) *Historia económica del Perú*, Editores sudamericana, Buenos Aires.

ROSTWOROWSKI, de DIEZ et CANSECO, M (1975) *Pescadores y mercaderes en el Perú prehispánico*, *Revista del Museo Nacional*, T. XLI; Lima, p: 311-349 .

SAIGNES, T (1985) *Caciques, Tributes, and Migration in the Southern Andes. Indian Society and the 17th Century Colonial Order (Audiencia de Charcas)*, *Institute of Latin American Studies Occasional Papers*, N°15, London.

SALOMON, F (1978) *Systèmes politiques verticaux aux marches de l'empire inca*, *Annales, Economies, Sociétés, Civilisations*, N° 5-6, 33e année, Septembre-Décembre, Paris, p. 967-989.

SANCHEZ ALBORNOZ, N (1978) *Indios y tributos en el Alto Perú*, Instituto de Estudios Peruanos, Lima.

TANDETER, E; V MILLETICH; MM OLLIER y B RUIBAL (1987) "El mercado de Potosí a fines del siglo XVIII", in: *La Participación indígena en los mercados surandinos. Estrategias y reproducción social, siglos XVI a XX*, edit. por Olivia Harris, Brooke Larson y Enrique Tandeter, La Paz, p: 379-424.

TARRAGO, M (1984) "La historia de los Pueblos Circumpuñenos en relación con el Altiplano y los Andes Meridionales, primer Simposio de Arqueología Atacameña", *Estudios Atacameños*, N° 7, San Pedro de Atacama, p: 116-132.

VALDA-MARTINEZ, E.(1995) *Eugenio Mulon y el Mascarón de la Casa de la Moneda de Potosí*, Potosí, 102 p.

VAZQUEZ DE ESPINOZA, W (1942) (Réed. 1620) *Compendio y descripción general de las Indias Occidentales*. Biblioteca de Autores Españoles, Madrid.

WACHTEL, N (1990) *Le retour des ancêtres. Les indiens Urus de Bolivie XXe-XVIe*

CUADERNOS N° 11, FHYCS- UNJU, 1998

siècle. Essai d'histoire régressive. Editions Gallimard; Bibliothèque des Sciences Humaines, Paris, 689 p.

WEST, T (1981) Sufriendo nos vamos: From a Subsistence to a Market Economy in a Aymara Community of Bolivia. New School for Social Research, Ph.D. University Microfilms International, 300N Zeeb Road, Ann Arbor, Michigan, 260 p.

