

Arrieraje y producción mercantil en el centro-sur-este del Perú colonial

Miriam Salas de Coloma

Si bien la historiografía concibe a Huamanga como un centro comunicador entre Lima, Cuzco y Potosí, debido a que esta ciudad se erigió en la mitad del camino que unía estos puntos, y como una ciudad frontera que tenía por objetivo contener los posibles ataques desde Vilcabamba de Manco Inca, el último Inca rebelde. Pronto, a fines del siglo XVI, Huamanga, que en el siglo XVIII se vería afianzada como una hermosísima ciudad de plazas, mansiones, residencias e iglesias de piedra, teja y barro dejó de ser una mera intermediaria que propiciaba y contemplaba desde la superficie el intenso tráfico entre Lima y el sur-este del virreinato peruano cada vez más agresivo con la puesta en marcha de las minas de Potosí, al propiciar sus fundadores desde el Cabildo el crecimiento y desarrollo de una economía regional autónoma, con lo que la riqueza de la infraestructura física de esta esplendorosa ciudad colonial no descansaría únicamente en el capital comercial sino también en el productivo.

Los habitantes de la naciente ciudad de Huamanga se abastecían en un principio de los alimentos esenciales que los indígenas les podían proporcionar y de los que podían comprar a los comerciantes procedentes de Lima de paso al Cuzco, de quienes a su vez, adquirirían implementos de labranza y semillas para el desarrollo de sus propias chacras, útiles de cocina, telas y objetos suntuarios. Paralelamente, el grupo *conquistador-fundador* organizó desde el Cabildo la vida económica y social de la región en base al monopolio de la riqueza que, lograron por los múltiples privilegios que el status de encomenderos les otorgaba ¹.

En breve sus chacras y estancias comenzaron a dar sus frutos, y éstos juntos con los que recibían como tributo de sus encomiendas desplazaron de la plaza huamanguina a los de las comunidades indígenas; las que fueron prohibidas de instalar sus "tianguidez" en la plaza. La actividad minera

1. Salas de Coloma. Miriam: "Evolución de la propiedad obrajera en la Huamanga colonial". En el: *Anuario de Estudios Americanos*. Sevilla, 1982, tomo XXXIX, págs. 367-377.

también creció. Desde el Cabildo se organizaron expediciones que buscaron y hallaron ricos pero efímeros yacimientos de oro y plata. No obstante, la fugaz explotación de esos filones fue reemplazada y con creces por el descubrimiento y puesta en marcha de las minas de Huancavelica en la década de 1570, las que en esa época ya eran abastecidas por los productores del campo, y por los talleres y obrajes huamanguinos. El tráfico de textiles por su parte en un primer momento estuvo sostenido por el tributo indígena en esta especie, el mismo que fue bastante voluminoso en la región². Sin embargo, estos tejidos no satisfacían el gusto y las exigencias de los conquistadores quienes entre estas y otras razones deciden fundar obrajes. Dos de éstos, los más importantes de la provincia y cuya vida se prolongó hasta el siglo XIX entraron en funcionamiento aproximadamente en 1570. Así los obrajes de Canaria y Chincheros fueron asentados en la provincia de Vilcashuamán donde sus promotores tenían sus encomiendas³.

Estas fundaciones se producen a pesar de que Vilcashuamán se caracterizaba por su improductividad debido a su topografía extremadamente montañosa, que hacía que escasearan los terrenos aptos para el cultivo, pastoreo y vivienda y lo que, consecuentemente, impedían la generación de excedentes comercializables para el mercado, y el cumplimiento de la cuota del tributo en especie asignada a sus indios encomendados. Pero, paradójicamente, aquellas mismas condiciones ambientales desfavorables para el desarrollo del agro favorecían la fundación de obrajes. Su topografía montañosa propiciaba la formación de torrentes de agua que se deslizaban desde las cumbres de los cerros hasta estrellarse en las paletas de los batanes y molinos provocando su movimiento; la benignidad de su clima templado favorecía el desempeño fabril de los trabajadores textiles quienes desarrollaban sus tareas en posiciones inertes frente a los telares, ruecas o husos o desplegaban una extrema actividad en la etapa del teñido, prensa, etc.,⁴ El reconocimiento objetivo de lo que la naturaleza les negaba y de lo que en compensación les brindaba, motivó racionalmente, a los encomenderos: Antonio de Oré a fundar el obraje de Canaria y a Hernán Guillén de Mendoza, el de Cacamarca. En donde, además, emplearon inteligentemente la excelencia textil de los "mitmaquna" que poblaban la provincia, quienes por otro lado, con su trabajo satisfacieron el tributo en dinero a que estaban sujetos⁵. En este proyecto, se conjugaron estas razones con el empuje em-

2. *Ibidem*, 391, y Toledo, Francisco: "Tasa de la Visita General de Francisco de Toledo". Lima, 1973, págs. 257-274.

3. Salas de Coloma: "Evolución de la propiedad...", págs. 372-373.

4. Salas de Coloma, M.: "Los obrajes de Huamanga en la economía centro-sur peruana a fines del siglo XVIII". En: *Revista del Archivo General de la Nación*. Lima, 1984, no. 7.

5. Salas de Coloma, Miriam: "De los obrajes de Canaria y Chincheros a las comunidades indígenas de Vilcashuamán". Lima, 1979, págs. 133-134.

presarial inicial de los encomenderos que los llevó a desarrollar todas las actividades de la vida económica y que sus extensos privilegios como miembros del Cabildo Huamanguino les permitía, y el descubrimiento de las minas de Huancavelica y Castrovirreyna.

1) *Evolución en el tiempo de las relaciones de intercambio regional e interregional: sistemas de intercambio y circuitos mercantiles.*

Sin embargo, la escasez de recursos naturales de la zona obligó a los obrajes huamanguinos a integrar económicamente a diferentes regiones, para suplir la carencia de insumos existentes en la suya, que al no ser económicamente independiente no se podía aislar sino más bien participar de las relaciones e intercambios regionales e interregionales habidos, y crear nuevos movimientos y redes comerciales de acuerdo a sus grandes necesidades tanto de insumos como de mercados⁶. Por igual motivo, los obrajes se organizaron como unidades de producción de tipo mixto donde se yuxtapuso la agricultura, ganadería y la manufactura textil disponiéndose el servicio de las dos primeras en favor de la actividad principal, la fabricación de telas.

Al escasear desde el siglo XVI, la lana, elemento básico para la confección de telas, los dueños de los obrajes destinaron los cereales y frutos de las sementeras anexas a los obrajes a satisfacer las necesidades de su mesa, los salarios de los trabajadores, pero sobre todo, a enviarlos, conjuntamente con los que llegasen procedentes del tributo indígena, a rescatar lana a las punas de los alrededores, carentes de cereales por sus mismas condiciones ambientales. Convirtiéndose en sus principales abastecedoras Parinacochas, Chocorvos, Vilcancho, Cangallo, Ongoy, Pacamarca, Castrovirreina y Huancavelica⁷.

A fines del siglo XVI, este ventajoso sistema de intercambio fue reemplazado por otro que les proporcionó mayores beneficios a los dueños de obrajes. Según este nuevo mecanismo, los propietarios de estas unidades de producción se hacían llevar la lana hasta el mismo obraje por mercaderes españoles e indios a quienes les pagaban meses después con tejidos elaborados con su propia lana y el escasamente recompensado trabajo de los indios, mientras que, durante el proceso productivo sus cereales eran comercializados en el mercado de la ciudad. Este sistema de intercambios redujo a muy poco la inversión de los poseedores de obrajes lo que hizo que sus ganancias fueran obviamente mayores.

6. *Ibidem.*, 84-98, y *Los obrajes de Huamanga en la economía centro-sur...*, págs. 129-138.

7. Salas de Coloma: *De los obrajes de Canaria...*, 86-95.

Luego al haberse producido en la región, entre fines del siglo XVI y mediados del siglo XVII, una aguda crisis poblacional y al haberse optado por la yanaconización de la masa trabajadora en la mayor parte de los obrajes y con la abolición del tributo en especies, la inversión en estos centros manufactureros en insumos de producción creció, necesariamente, porque los granos y frutos en general que salían de sus sementeras estarán destinados a partir de este momento a satisfacer la subsistencia de los trabajadores. Circunstancia que dio lugar a una tercera forma de intercambio que se prolongó desde la segunda mitad del siglo XVII hasta fines del siglo XVIII. Según esta nueva modalidad la lana tendrá que ser adquirida exclusivamente, a cambio de dinero, ya sea a plazos o al contado. Esta situación se produjo porque la mayor parte de los hatos de ganado lanar ya no se encontraban en manos de las comunidades indígenas sino en las de españoles y porque, además, la demanda de esta materia prima había crecido considerablemente.

Por otro lado, al crecer la producción de los obrajes de Huamanga a fines del siglo XVII y al no satisfacer ya sus grandes demandas laneras las punas de los alrededores, éstas fueron dejadas de lado y se fue a rescatar lanas a regiones muchísimo más apartadas, pero riquísimas en pastos y, por lo tanto, en ovinos. Convirtiéndose en sus principales abastecedoras a partir de estos momentos, las mesetas de Bombón y del Collao⁸.

Pero, si bien, la lana era la materia prima por excelencia de los obrajes, otros insumos productivos se necesitaban, como: tintes, enjebes, lejías, fierro, acero, herramientas, carbón vegetal, etc. En el siglo XVI cuando la calidad de los tejidos era muy rudimentaria comparativamente con los que se fabricaron a partir de la segunda mitad del siglo XVII el consumo en insumos productivos era reducido y el radio de extensión a donde se iban a buscar se circunscribía a Huamanga y sus alrededores. Los tintes, carbón vegetal, enjebes, etc. que se utilizaron fueron totalmente proporcionados por la naturaleza regional, obtenidos por recolección y extracción que de ellos hacían sus trabajadores y/o mediante el trueque o extorsión de las comunidades indígenas sujetas a estos centros laborales. Los insumos procedentes allende de los mares se compraban por metálico en la ciudad de Huamanga, o los mismos promotores de los obrajes los traían directamente de Lima a través de las casas comerciales que tenían en la ciudad. Luego a fines del siglo XVII este circuito se amplía considerablemente, no sólo para buscar abastecer a los obrajes de materias primas sino también para conseguir nue-

8. La zona de influencia de la primera en el siglo XVIII alcanzaba toda la provincia de Lima y un poco más al norte y a Ayacucho por el sur. Mientras que, la del Collao abastecía los obrajes del centro-sur del virreinato peruano incluidas Huamanga, Cuzco, Arequipa. el mismo Puno, etc.

vos mercados. Dentro de esta coyuntura la calidad de los tejidos mejoró considerablemente. Pues, a pesar de que los tintes regionales no se dejaron de lado, se prefirió comprar el añil y el brasil en el comercio limeño o huamanguino, al igual que el fierro y el acero, todos a cambio de dinero. Mientras que, los enjebes, los seguían proporcionando las comunidades indígenas pero ahora su importe debería ser pagado.

Las necesidades de materias primas y de plazas para los cuales los productos de los obrajes fueron fabricados, llevó a los promotores de éstos a organizar un sistema de intercambios de acuerdo a sus intereses, que integró a vastas zonas del centro-sur-este del virreinato peruano. Este circuito en un primer momento estuvo restringido a las regiones aledañas a Huamanga, pero a medida que las necesidades de insumos y de mejores mercados se fueron haciendo mayores para los obrajes, y a la vez, éstos lograron montar un sistema de transporte adecuado; las proyecciones del mismo crecieron quedando configurado en el siglo XVIII de la siguiente manera:

Por el *nor-oeste* se establecieron relaciones, con Lima como eje monopólico comunicante con el mercado externo, por medio de la cual recibían algunas materias primas y semielaboradas para su funcionamiento, procedentes de Europa y Centro-América, a la que ocasionalmente utilizaron como mercado y a la cual los obrajes de Huamanga drenaron metálico pues algunos de sus promotores residían en ella y de la cual, en última instancia, dependían políticamente, aun cuando, la ciudad de Huamanga fuese el ente organizador de la vida política, social y económica de la región. Sus despensas laneras estaban en Jauja por el *nor-oeste* y en el Collao por el *sur-este*, de Arequipa e Ica por el *oeste* se abastecían de variadas especies. Y al Cuzco, Potosí y Oruro por *este* fueron en busca de mercados para sus productos.

Este circuito así delineado a fines del siglo XVIII no fue perenne ni estático, pues, este se fue modificando de acuerdo a los requerimientos de los obrajes de materias primas, a las posibilidades de las regiones abastecedoras, al crecimiento o decrecimiento de sus mercados, y/o a una mayor o menor demanda de sus productos.

2) *Sistemas de transporte: de los hombres y de los animales*

a) *De los animales.*

Para poder desplazar insumos y productos acabados por tan extenso recorrido fue fundamental para los dueños de obrajes organizar o contar con un sistema de transporte, que marchase paralelamente a la magnitud de la

9. Salas de Coloma: *Los obrajes de Huamanga en la economía centro-sur...*, págs. 134-136.

producción y a las necesidades de ésta. El crecimiento o decrecimiento de la producción de textiles influyó directamente sobre las dimensiones de su red de acarreo. Constituyéndose el sistema del arrieraje en el motor imprescindible para el desarrollo de la economía mercantil de la región, y en general de todo el virreinato.

En el siglo XVI, cuando la producción de tejidos de los obrajes huamanguinos llegó a alcanzar las diez mil varas, que eran comercializadas principalmente en Huamanga y Huancavelica, la red de transporte de los obrajes era de mediana magnitud y descansaba fundamentalmente en los indios encomendados, en los animales de éstos y/o en los de las haciendas. Aunque en esta época se utilizó en el transporte indistintamente a llamas, caballos o mulas las primeras fueron las que más se utilizaron por ser en esos momentos la opción más asequible por su abundancia, adaptabilidad a la sierra y por su capacidad de carga de dos a tres arrobas que estaba de acuerdo con las necesidades de transporte de la producción de los obrajes que en esos momentos no sobrepasaba las diez mil varas¹⁰. Sin embargo, para el laboreo de un obraje se necesitaba transportar no sólo lanas, tejidos, maíz, trigo, harina, etc. que muy bien se acomodaban en las espaldas de las llamas, sino que también, muchas veces, se tenían que acarrear vigas, travesaños, planchas de fierro, etc. que por lo voluminoso, inflexible e irregular sólo podían ser cargados en las espaldas de los indios, siguiendo una costumbre heredada del incanato¹¹.

Las caravanas de auquénidos guiadas por los indios obrajeros atravesaban caminos montañosos, punas heladas y desérticas para llegar a Parinacochas, Huancavelica, Castrovirreina, etc. teniendo que vadear a lo largo del camino ríos y barrancos, y soportar cambios constantes del clima; lo que ocasionaba trastornos físicos aun la muerte, tanto en indios como en animales. Por otro lado, estos viajes que brindaban a los dueños de los obrajes tan solo beneficiosos; a los indios por su parte, solamente les ocasionaban perjuicios como el tener que desentenderse totalmente de sus labores comunales durante la extensión del viaje, y contraer males físicos debidos a los cambios de climas y a las crudas condiciones de trabajo con una alimentación pésima suplida con coca, para finalmente quedar enganchados al obraje por las pérdidas de llamas, equipos o cargas, y ver mermados sus ganados cuando no se les reconocía la pérdida de los animales que hubiesen alquilado, o ser estafados con los fletes de los mismos¹².

La producción textil obrajera y el transporte entran en una especie de letargo, durante la primera mitad del siglo XVII debido a una aguda crisis

10. Salas de Coloma: De los obrajes de Canaria..., págs. 96-97.

11. *Ibidem*, 97-98.

12. *Ibidem*, 98.

socio-económica que afectó a la región de Huamanga¹³. La misma que una vez salvada en la segunda mitad del mismo siglo fue retomada con ímpetu a pesar de que aún, no se habían organizado sólidamente los circuitos económicos, y cuando las relaciones de los dueños de los obrajes con la masa trabajadora eran distintas a las que se dieron en el siglo XVI; pues éstas se habían tornado más elásticas para los indígenas y difíciles para los promotores. A partir de ese momento todo el proceso productivo y la circulación, ya no podían descansar en los trabajadores. Y es por ello que los servicios de transporte debieron ser contratados por los dueños de estos centros manufactureros en la ciudad de Huamanga con personas ajenas al proceso productivo. Según este sistema de libre contratación de los servicios de arrieraje los valores de los fletes concertados eran altos y la oferta de servicio limitada.

Fueron estas razones las que impulsaron a los propietarios de los obrajes a idear un sistema compensatorio a sus intereses que conjugue el establecimiento de una tarifa fija de flete y una oferta continua de arrieros. Encontrando los promotores de los obrajes que la medida más viable en esos momentos era organizar su propio sistema de transporte, lo que implicaba una fuerte inversión de capitales.

Si bien, en el período de despunte de la manufactura textil, esto es en las tres últimas décadas del siglo XVI, se utilizaron en el acarreo de mercaderías, llamas, por su fácil accesibilidad y baratura, dentro de esta coyuntura de mayor crecimiento de la producción estas aparentes ventajas en la utilización de estos auquénidos se desvanecerán al restringir estos animales las ganancias de los dueños de obrajes, por los fuertes gastos que irrogaba su manutención, y por las demoras que ocasionaban en la circulación de sus capitales y de su producción el parsimonioso caminar de las llamas, su restringida capacidad de carga que, se situaba entre las dos y tres arrobas, y por último, a su poca resistencia al clima cálido de los parajes en donde los obrajes estaban fundados, a los cambios de climas y a la escasez de pastos y agua a lo largo del camino. Así, por ejemplo, en un viaje que se realizó del obraje de Chincheros a Huamanga, al filo del siglo XVI, se murieron 25 "carneros de la tierra"¹⁴.

Al crecer los volúmenes de las mercaderías a transportar, de los capitales a invertir y al hacerse frecuentes la presencia de mulas en los ca-

13. En Salas de Coloma, Miriam: "*Crisis en desfase en el centro-sur del virreinato peruano: minería y manufactura textil*". Ponencia presentada en el Primer Congreso Nacional de Investigación Histórica. Lima, nov. 1984.

14. Las causas de la muerte de este gran número de animales de transporte serían según Gaspar de Marquina, arrendatario del obraje de Chincheros "... que acarreado los sayales del dicho obraje pasando por tierras de diferentes temples unos de otros a este testigo se le an muerto muchos..." (A.G.N.-R.A.-C.C. (1602), leg. 6, cuad. 19. Autos seguidos por doña Aldonza de Acevedo, viuda de Oré contra Pedro Fernández de Valenzuela sobre rendición de cuentas.

minos y campos huamanguinos, éstas pronto reemplazaron a los auquénidos; porque las mulas eran capaces de transportar, cada una sobre sus lomos, diez arrobas de carga, es decir, tres o cuatro veces más que las llamas; su caminar era más veloz; y, por último, se adaptaban fácilmente a cualquier clima. Estas peculiaridades de las mulas las tornaron muy codiciadas, no obstante su mayor precio de adquisición, pues la diferencia rápidamente se resarcía al disminuirse los costos de conducción y manutención.

Los obrajeros con mayores capitales, conscientes de que el proceso productivo ya no podía descansar íntegramente en los indígenas, acicateados por los altos fletes que debían pagar a los arrieros bajo el sistema de la libre contratación y para asegurarse la continuidad del servicio, viajaban a Salta o Tucumán a comprar mulas o en su defecto las adquirirían en la misma Huamanga, punto donde concluía el viaje de las tropas desde el norte argentino hacia el Alto Perú¹⁵. El propósito del viaje de los promotores de obrajes hasta esas provincias tenía por objeto comprobar el estado de los animales, seleccionar las mejores, y obtener un mejor precio.

En marzo de 1767, pocos meses antes de que la Corona tomase bajo su poder los bienes de los Jesuitas y entre ellos el obraje de Cacamarca, el padre Lucas Ruiz, su administrador hasta el momento de la expulsión de los jesuitas, se dirigió a Tucumán y Salta con el fin de adquirir mulas para el acarreo de mercaderías del obraje. Sus abastecedores fueron D. Gabriel de Torres vecino de Salta y los estancieros D. Lorenzo Gordaliza y D. Gerónimo de Mattarena. El primero, le vendió "de fiado" con un plazo de un año y medio, 150 mulas chúcaras al precio de 19 ps. 4. Con los segundos, el 13 de abril de 1767, concertó una compra de 210 mulas al mismo precio y plazo. Una vez cerrado el negocio el padre Lucas regresó al obraje a esperar la llegada de las mulas así adquiridas.

El acarreo de las mulas desde Salta corrió a cargo de los estancieros. Quienes hacían arrear las mulas en tropillas de millares de bestias, que recorrían un trayecto que duraba largos meses. El viaje de Tucumán o Salta era fatigoso y a la vez escondía múltiples peligros para la tropa. Como la escasez de pastos que sumado a lo azaroso del camino se podía convertir en mortal para las mulas. Durante este viaje de 1767, se murieron siete mulas. Cifra que podemos considerar como bastante moderada al representar tan

15. Desde el siglo XVI, con la llegada temprana al nor-oeste argentino de los primeros ejemplares de mulas la producción y el comercio de mulas, acaparó toda la atención de la población española. En el siglo XVIII, el grueso del comercio estaba constituido por mulas nacidas en Buenos Aires o Santa Fé, zonas ricas en pastos, desde donde eran conducidas a invernar a Córdoba por espacio de seis meses, luego de los cuales eran llevadas a invernar a Salta donde también debían invernar por otros seis meses, con la finalidad de que se encontrasen frescas para emprender el largo viaje (Capelleti, María Susana: "Llamas y mulas trueque y venta. En: *Revista Andina*. Cuzco, 1984, no. 2, pág. 520.

solo el 1.4% del total de mulas encargadas, pero una vez que la administración tomó posesión de ellas y a medida que fueron pasando los días dicha cifra se incrementó con once mulas más ¹⁶.

Según declaración dada, el 8 de junio de 1769, por Ignacio Coronado, español, vecino del obraje y ex-mayordomo de la hacienda de Astania en tiempo del Padre Lucas Ruiz, a D. Cayetano Ruiz de Ochoa, diputado del comercio de Huamanga y a la sazón, administrador del obraje de Cacamarca. Los administradores recibían las mulas a dos leguas del obraje en la Tablada de la Piedra Grande, conocida así por una enorme piedra que cobijaba la planicie. Hasta allí, debía el administrador de Cacamarca enviar a su personal a recogerlas. Generalmente iba algún mayordomo de las haciendas anexas, merecedor de la confianza del administrador, acompañado por mozos españoles y mestizos residentes en el obraje. Una vez que las mulas eran trasladadas al obraje, eran enviadas a pastear a la hacienda de Astania, de donde eran recogidas por sus compradores o por los arrieros dependientes, previa presentación ante el mayordomo de la hacienda de un vale extendido por el administrador del obraje, en el que se ordenaba la entrega de un número determinado de mulas:

“...dixo que estando este declarante (Ignacio Coronado) de mayordomo en la Hacienda de Astania fue a ella hallarse en la cosecha de maíz el Padre Lucas Ruíz que fue de este obraje por el mes de maio del año pasado de mill setecientos sesenta y siete y que en dicha hacienda recibió cartas de este obraxe en que le habisaban estar la tropa de mulas chucaras en la piedra grande ... en la tablada entre aquella piedra y este obraxe que luego que leyó dichas cartas mando a este declarante juntase mozos y se previniese para hir a recibir dichas mulas, y que de facto al siguiente día, salió este declarante a recibir las y el citado Padre Lucas, se vino aquí a despachar también gente de este obraxe, que de facto lo hizo, embiando a un religioso lego de Compañía que no se acuerda su nombre y apellido, junto con el Licenciado D. Carlos Ochoa Capellán de este obraxe ... recibió este declarante doscientas mulas de las tucumanas ... y las llevó a la referida Hacienda de Astania de orden del mencionado Padre Lucas en donde las estuvo pasteano algunos días hasta que dicho padre dispuso de ellas mandándolas entregar lo que hizo este declarante a diferentes sujetos que por papelitos que les iba dando hasta el cumplimiento de su total, a excepción de quatro que se murieron ¹⁷.

16. A.G.N. Temporalidades. Cacamarca. títulos de propiedad, leg. 6, año, 1767. “Razón de las mulas que vendió el Padre Lucas Ruiz, administrador del obraje de Cacamarca con sus precios y plazos”. A.G.N. Temporalidades. Cacamarca. Títulos de propiedad, leg. 8, cuad. 6, año, 1767. “Testimonios de los autos que promovió D. Gabriel de Torres vecino de Salta en Tucumán contra la administración del obraje de San Juan Bautista de Cacamarca...”.
17. A.G.N. Temporalidades. Cacamarca. Títulos de propiedad, leg. 8, cuad. 6, año, 1767. “Testimonios de los autores que promovió D. Gabriel de Torres.”

Una vez recibidos los animales, los dueños de los obrajes se las entregaban a ex-muleros, burreros y peones del obraje pertenecientes a diferentes castas que iban de indios a blancos pasando por mestizos o a arrieros de la misma diversidad étnica residentes en las provincias adyacentes a Huamanga, a cambio de su pago con fletes. En ese momento para estos hombres conocedores del oficio o improvisados como arrieros, la deuda se reanudaba o se incrementaba y para otros, se iniciaba, pero lo cierto es que todos quedaban enganchados al obraje bajo la categoría de arrieros dependientes.

De acuerdo con esta política de las 510 mulas importadas por el Padre Lucas Ruiz, descontando 18 mulas muertas y 80 asignadas a las labores internas del obraje, se entregaron 278 mulas a los arrieros dependientes del obraje de Cacamarca y 134 se vendieron en lotes pequeños a arrieros forasteros, comerciantes y hacendados. A estos últimos se les vendió en 25 ps. al contado o a plazos no mayores de un año y a los arrieros dependientes se les dio las mulas en 25 ps. a los que las pagarían en dinero con el mismo plazo que a los anteriores y en 28 ps. a los que se comprometieron a pagarlas con fletes. El Padre Lucas compró las mulas en 19 ps. 4 con un plazo de año y medio, para posteriormente, repartirlas en 25 ps. como mínimo, es decir, con un agregado de 4 ps. 4. Antes de año y medio él recuperaría 10,300 ps. y obtendría un remanente de 355 ps. para sí y le saldrían gratis las mulas muertas y las asignadas al obraje. Deviniendo los administradores de obrajes en pequeños importadores de acémilas. Quedando, con este ejemplo evidenciada la doble función que cumplían estos viajes: satisfacer las necesidades de transporte del obraje y montar un pequeño negocio mulero¹⁸.

A los pocos meses del reparto de mulas, Temporalidades tomó el obraje a su cargo, y al no haberse cumplido los plazos de pago, muchos de los arrieros dependientes y los compradores foráneos no habían cumplido aún con pagar el valor total de las mulas adquiridas. Sin embargo, Temporalidades para hacer efectivo este pago debió gastar 25 ps. 4 en contratar los servicios de *mozos* quienes "...fueron a traer presos a los harrieros...", de Huamanga y alrededores "...de orden del Sor. Corregidor..."¹⁹.

Diecinueve arrieros dependientes recibieron 278 mulas del reparto del Padre Licas, de éstos hasta octubre de 1767, solamente dos Francisco Cuenca e Ignacio Coronado ambos españoles y ex-mayordomos de haciendas anexas del obraje de Cacamarca habían pagado las mulas en ese tiempo adquiridas. El resto de arrieros dependientes debía el valor de 4 ó 22

18. A.G.N. Temporalidades. Títulos de propiedad. Leg. 6 año 1767-68 "Razón de las mulas...".

19. A.G.N. Temporalidades. Cuentas de Haciendas. Cacamarca. Leg. 134, años 1767-68. Diario de Gastos de los administradores Iaynes y Valdez.

mulas cuyo valor fue fijado en el precio unitario de 25 ps., es decir, que cada uno debía entre cien y quinientos cincuenta pesos. Quienes se comprometieron con Temporalidades a pagar su deuda con fletes, gracias a lo cual la nueva administración pudo montar su red de transportes. Sin embargo, estos arrieros tardaron muchos años en pagar su deuda, porque cada uno realizó en promedio un viaje para el obraje cuyos valores estribaban entre setenta y cinco y doscientos pesos. El total del importe de los fletes no estuvo destinado a la cancelación de las mulas, pues los arrieros mientras tanto también debían sostener su vida presente y mantener a sus familias a lo largo del año y satisfacer nuevos avíos que en dinero, telas y otras especies se les otorgaban. Consecuentemente, el pago de las mulas tardó muchos años, espacio de tiempo durante el cual éstas continuaban perteneciendo al obraje, pero los arrieros gozaban de su usufructo.

“...por quanto las mencionadas mulas son de la pertenencia del referido obraje por el que se les avilitaba con ellas para satisfacer sus importes con el sobrante de fletes que vencen después de otros fomentos y asistencias con que se les contribuyen y en que se hallan establecidos desde antes de la espatriación”²⁰.

Renovar las tropas de mulas de los arrieros era una necesidad muy sentida para los administradores de obrajes, pero sus altos costos y la cada vez más precaria situación de los obrajes, llevó a que este tipo de avilitamiento a los arrieros se haga con poca frecuencia. En los dieciocho años en que la Dirección de Temporalidades tuvo a su cargo la administración del obraje de Cacamarca, solamente repartió mulas a los arrieros en dos oportunidades: en 1774 la primera, y en 1776 la segunda. No lo hizo con anterioridad, no obstante, que al año siguiente del último reparto de mulas hecho por los Jesuitas en 1767, el administrador por Temporalidades del obraje D. Cayetano Ruiz de Ochoa consideró que para el ejercicio normal del año subsiguiente era necesario comprar por lo menos:

“...cien mulas chucaras para la refracción de las mulas de los arrieros que en viaje de Oruro se le mueren muchas y chamiceras lo que perticipo a V. para que me probea de ellas si las viese de los poteros de Temporalidades y de no habre de comprarlas de los tropeiros dandoseme la plata de la Real Caxa... como se practicaba en tiempo de los jesuitas... para mantener esto en auge...”²¹.

20. A.G.N. Temporalidades. Cuentas de Haciendas. Cacamarca. Leg. 134, año 1775. Diligencia obrada por la Junta Municipal de Huamanga para que D. Domingo Alcaide Monge entregue unas mulas que embargó a los arrieros del obraje de Cacamarca.
21. A.G.N. Temporalidades. Correspondencia. Leg 275, año 1768. Carta de Cayetano Ruiz de Ochoa al Director de Temporalidades, Huamanga, nov. 15, 1768.

Sin embargo, en los libros de cuentas de los administradores del obraje, así como, en el de los efectos pagados y remitidos por la Dirección desde Lima, no hemos encontrado ningún indicio que nos hable de que la compra se llevase a efecto.

Al año siguiente, en 1770, el administrador insiste en la necesidad de adquirir mulas para renovar las tropas y pide se le de permiso para hacer "...recojo de las mulas chucaras que deben servir de probición al obraje de Cacamarca y refacción de las requas de arrieros de su traxin y ... quando llegue la tropa a la tablada de la piedra grande ... considero precisas para el dicho fin ... doscientas..., cogeré cinquenta más para chamiseras y doscientas repartiré a los citados arrieros..."²². Pero al no comprometerse la Dirección de Temporalidades a pagar las mulas y al no contar el administrador con los fondos necesarios para adquirir el total pensado, solamente tomó la administración setenta y ocho mulas para el servicio interno del obraje. De éstas se murieron en las tierras del obraje veinte y ocho mulas, esta gran mortandad se debió aparentemente al mal estado en que llegaron las acémilas. ¿Sería esta la razón por la cuál se cotizaron tan sólo en 13 ps. 4, inferior en 6 ps. 4 al precio de las adquiridas en 1767?

Recién, en 1774, la administración del obraje obtiene el pase de la Dirección para la adquisición de mulas, pero va a ser el Director de esta entidad D. Cristóbal Francisco Rodríguez quien personalmente se encargará de realizar la transacción con el estanciero D. Juan Pérez Bulnes mediante un trueque de estos animales por azúcar. A Bulnes la Dirección le compró 399 mulas en total al mismo precio de la compra de 1770. De estas se le asignaron a Cacamarca 250 que en pesos, su valor ascendía a 3375 ps. Mediante libranza del estanciero las mulas fueron entregadas, por los peones encargados de arrearlas del norte argentino, al administrador del obraje de Cacamarca en la Tablada de la Piedra Grande. Ya en los pastos de las tierras del obraje y en "...poder de los mosos que las cuidaron hasta verificar sus repartos a los Harrieros se murieron dos como lo an acreditado con las orejas y fierro..."²³ Esta baja mortandad testimoniaría el buen estado en que estos animales llegaron, y que su baja cotización era, aparentemente, generalizada desde 1770. ¿Evidenciaría este descenso en su cotización una crisis en la demanda mulera que habría obligado a los precios de estos animales a bajar para poder venderlos?

22. A.G.N. Temporalidades. Correspondencia. Leg. 277, año 1770. Carta de Cayetano Ruiz de Ochoa al Director de Temporalidades, Cacamarca Mayo, 20 de 1770.

23. A.G.N. Temporalidades. Cacamarca. Cuentas de Haciendas. Leg. 134. Libro de Cuentas presentado por el admor. del obraje de Cacamarca de mayo a diciembre de 1774.

De este lote, ciento ochenta y siete se entregaron a los arrieros dependientes del obraje al precio de 30 ps. el ejemplar, es decir, que este reparto se hizo con un agregado de 16 ps. 4 que según la administración del obraje se hizo "...como hacido costumbre..." porque las pagarían con fletes²⁴. Pero de un recargo del 26.4% al 42.2% que se acostumbraba a hacer en la época de los jesuitas la nueva administración pasó a un exagerado incremento del precio del 123%. A los oficiales del obraje se les adjudicó de las doscientas cincuenta mulas repartidas, diecisiete al precio de 25 ps., menor en 5 ps. al dado a los arrieros, porque serían pagadas con sus salarios al concluir el año, sin embargo, éste significó un sobreprecio para ellos del 84.6%.

En 1776, se hace un nuevo reparto de mulas aunque este fue menor que el anterior reparto, ya que, sólo se dieron a los arrieros cincuenta mulas chúcaras que fueron proporcionadas por Cayetano Ruiz de Ochoa, que a la sazón ya no era administrador del obraje, pues este cargo había sido heredado por su hijo Manuel. El reparto tuvo lugar según el parecer de D. Cayetano porque "...el Admor. mi hijo a instancia de aquellos arrieros me pidió cincuenta mulas chucaras para la refacción de las recuas por las que se les han muerto en los viajes; dile cincuenta de las que coxi a D. Jossef Robledo a los mismos 15 ps. que me vendió a cuenta del importe de la ropa las que inmediatamente paso a dichos arrieros dando a cada uno las necesarias... a desquite de fletes a 30 ps. cada uno según costumbre de aquella administración"²⁵.

En este nuevo reparto observamos que tampoco se hizo desembolso monetario alguno constituyéndose el sistema del trueque en la única alternativa posible para lograr aprovisionar a los arrieros dependientes de mulas, e igualmente notamos que se prosiguió con la misma política de recargar enormemente el valor de las mulas entregadas a los arrieros.

El adquirir mulas para el transporte de las mercaderías representaba para los obrajes un gasto muy grande que al no disponer de dinero en efectivo las trocaron por grandes cantidades de especies. Sin embargo, este no era un negocio seguro para las administraciones de estas unidades de producción como nos lo relata D. Carlos Rodríguez Carvallo:

"En este evidente supuesto que mi atenzion, zelo y experiencia me han imprimido de ninguno es seguro porque puede sucederle, como sucede frecuentemente aun al que tiene una o dos pearas, ir o volver de viage y en un *colpar* fatal o por otro evento morirle todas o

24. *Ibidem*.

25. A.G.N. Temporalidades. Comunicaciones. Leg. 286, año 1776. Carta de D. Cayetano Ruiz de Ochoa al Director de Temporalidades. Cangallo, agosto 4 de 1776.

las mas de las mulas o enterrarle algunas o perdersele o quedarsele cansadas como todo es regular y consiguientemente en esto y en el costo de su perzona y de las demas exceden al importe de los fletes”²⁶.

b) *De los arrieros:*

Los obrajes desde las últimas décadas del siglo XVII buscaron tener su propia recua de mulas, proyecto que sólo vieron cristalizado a mediados del siguiente siglo. Creando su propio sistema de transporte con características muy particulares, sin embargo, nunca lograron satisfacer todas sus necesidades por lo que los servicios de los arrieros forasteros serán frecuentes. Los arrieros dependientes de los obrajes habían sido reclutados de los pueblos aledaños a los obrajes o de las provincias más cercanas. Algunos ya eran arrieros al momento de entrar en contacto con los administradores de los obrajes, pero la mayoría de ellos fueron hechos arrieros por los promotores de estas empresas. Los arrieros dependientes no conformaban un grupo homogéneo racialmente, como tampoco lo eran por su mayor o menor riqueza, traducida en el número de mulas que manejasen. Sin embargo, en los libros de cuentas de los obrajes no estaban divididos por su situación económica sino por su lugar de avecindamiento. Así los arrieros dependientes del obraje de Cacamarca estaban subdivididos en tres grupos:

a) *Arrieros vecinos del obraje e inmediaciones:* Estos trajineros residían en los terrenos del propio obraje o en estancias vecinas como Ambras, Punturco o algunos pueblos de la provincia de Vilcashuamán pero cercanos al obraje. Generalmente, estos arrieros habían mantenido relaciones laborales previas con el obraje ya sea ocupando puestos directrices, como artesanos o como simples mozos o muleros de las acémilas destinadas al servicio interno del obraje.

b) *Arrieros vecinos de la provincia de Vilcashuamán:* Residentes en el pueblo de Vilcashuamán o en los pueblos anexos.

c) *Arrieros vecinos de la provincia de Andahuaylas:* Estos caminantes eran residentes del pueblo de Andahuaylas o de los pueblos de Talavera, Cochabambas, San Gerónimo, Ocos, Pujas, etc., pertenecientes a esta provincia.

Los arrieros dependientes eran quienes habían sido subvencionados por los promotores de los obrajes con mulas dinero, ropa, etc. para que pue-

26. A.G.N. Temporalidades. Comunicaciones. Leg. 286, año 174. Informe del admor. del obraje de Cacamarca Carlos Rodríguez Carvallo al Director de Temporalidades en Lima. Cacamarca, abril 2 de 1774.

dan conformar sus recuas, a quienes se les exigía su posterior pago con fle-tes. Mientras la deuda persistiera las mulas continuaban siendo de propiedad del obraje no obstante que el cuidado, alimentación y usufructo de las mismas corría a cargo de los trajineros. Estos caminantes no tenían un status social ni racial definido, pues, los habían blancos, mestizos e indios tributarios, pobres o ricos, posición que estaba dada por el mayor o menor número de mulas que poseían, por su capacidad de carga, de pago de sus deudas, por la aceptación de mayor número de viajes, por su reducida o amplia disponibilidad de medios para contratar peones o rocines como auxiliares en sus viajes y no por el color de la piel.

De acuerdo a la posesión de bienes, estaban: 1) los caminantes desposeídos de cualquier bien, los muy pobres llamados peones o rocines que no poseían nada salvo su fuerza de trabajo; 2) los arrieros empresarios que venían a ser los arrieros dependientes que se subdividían en tres escalas de acuerdo al número de animales que poseían:

a) *Los pobres* que tenían de cinco a seis acémilas que por lo exiguo de su número solamente podían cargar cereales de las haciendas anexas al obraje o llevar barro al cañaverl de la Colpa.

b) *Los de mediana situación* que tenían una piara o piara y media de acémilas. Estos indistintamente viajaban por lanas al Collao o llevaban telas a Oruro. Su límite a sus frecuencias de viajes o volúmenes de carga estaban en relación directa con el número de animales que poseían.

c) *Los más solventes*: Quienes tenían dos piaras de acémilas y quienes, además, contaban con el auxilio de peones. Estos troperos estaban aptos para realizar viajes a Oruro o el Collao hasta en tres oportunidades. Sin embargo, eran los menos "...porque los más tienen poquisimas mulas de tal modo que apenas llegan a seis y sus deudas atrasadas son muy crecidas, y si algunos han descargado de ellas una cortedad en muchos años y otros las han aumentado con las mulas varias especies que mi Antecesor les ha repartido ...aviado... por no tener otro fundamento propio de ganados, de casa de tierras, ni otra especie como un estado de todo primor, de hazer fuga a donde ni noticia haia de ellos..."

De acuerdo al número de animales que poseían y de la dependencia que existía de los arrieros con el obraje podríamos hablar aquí de una seuda especialización de los arrieros en el transporte específico de una mercadería determinada. ¿Pero esta especialización no se rompería fácilmente cuando el obraje o cualquier otro sujeto o institución requiriese sus servicios en el traslado de cualquier otro tipo de mercadería? El término de "dependientes" podría hacernos pensar en una subordinación absoluta de estos arrie-

ros con el obraje, pero cuál era el real grado de esta dependencia. ¿Sería el endeudamiento una forma segura en que los promotores de los obrajes lograron sujetarlos a sus manufacturas? ¿Las posibilidades de movimiento de los troperos, las de entrar en contacto con pueblos de españoles e indios con necesidades de transporte y ofertas de pago de fletes constantes, la de devenir los arrieros mismos en mercaderes de los tejidos fabricados por ellos o por su familias o de los recibidos como avíos junto con otros productos, no atendería contra la oferta de trabajo de los arrieros dependientes para el obraje?

Creo que solamente el análisis detallado de la documentación podrá resolver estas importantes interrogantes como otras, en el estudio del arrieraje, que es un aspecto de la economía colonial y aun republicana muchas veces tocado pero hasta ahora no analizado en profundidad. Estudio en el que como aquí he adelantado no se debe contemplar únicamente la organización del sistema de transporte en sí, sino que, además, debe considerar la producción regional, los mercados, la organización de los sistemas de intercambio interregionales, de todo lo cual el arrieraje era una parte fundamental.