



# Del tráfico caravanero a la arriería Colonial indígena en Jujuy. Siglos XVII y XVIII

Autor:

Sica, Gabriela

Revista:

Revista Transporte y Territorio

2010, 3, 23-39



Artículo



---

## ARTÍCULO

Gabriela Sica

### DEL TRÁFICO CARAVANERO A LA ARRIERÍA COLONIAL INDÍGENA EN JUJUY. SIGLOS XVII Y XVIII

*Revista Transporte y Territorio N° 3, Universidad de Buenos Aires, 2010.*

---



**Revista Transporte y Territorio**  
**ISSN 1852-7175**  
[www.rtt.filo.uba.ar](http://www.rtt.filo.uba.ar)

[Programa Transporte y Territorio](#)  
Instituto de Geografía  
Facultad de Filosofía y Letras  
Universidad de Buenos Aires



---

#### Cómo citar este artículo:

Sica, Gabriela. Del tráfico caravanero a la arriería Colonial indígena en Jujuy. Siglos XVII y XVIII. *Revista Transporte y Territorio*, N° 3, Universidad de Buenos Aires, 2010. pp. 23-39. <[www.rtt.filo.uba.ar/RTT00303023.pdf](http://www.rtt.filo.uba.ar/RTT00303023.pdf)>

*Recibido: 9 de agosto de 2010*  
*Aceptado: 2 de noviembre de 2010*



# Del tráfico caravanero a la arriería Colonial indígena en Jujuy. Siglos XVII y XVIII.

[Gabriela Sica](#)<sup>1</sup>

## RESUMEN

Durante la etapa colonial y la temprana república, la arriería fue la actividad primordial en el transporte de bienes y ganado. Dicha actividad tenía especial relevancia en la jurisdicción de San Salvador de Jujuy, que por su situación geográfica era el punto en donde terminaba el camino de carreta comenzando el de mulas que llevaba hasta los centros mineros. La arriería colonial involucraba a diferentes sectores sociales, desde las elites mercantiles hasta los sectores populares, campesinos e indígenas. La participación de las comunidades indígenas en esta actividad tuvo una gran importancia durante la etapa colonial, especialmente durante la colonia temprana. Etapa en la cual capitalizaron la experiencia que tenían en los antiguos circuitos prehispánicos y el manejo de camélidos que caracterizaron al tráfico caravanero para insertarse en los mercados coloniales. Esta participación en los circuitos mercantiles y en esta actividad fue uno de los rasgos que distinguieron a las comunidades indígenas de Jujuy del resto del Tucumán colonial. En este trabajo nos proponemos describir, desde una perspectiva de larga duración, algunos de los cambios más importantes que llevaron a los antiguos caravaneros prehispánicos a transformarse en los arrieros coloniales.

## ABSTRACT

During the colonial era and early republic, the mule was the primary activity in the transport of goods and livestock. This activity was of particular relevance to the jurisdiction of San Salvador de Jujuy, which by its geographical location was the point where the road ended up starting the mule wagon that led to the mining centers. The colonial mule involved different social parts, from businessmen who belong to elites to people with low incomes, peasants and indigenous communities. The participation of indigenous communities in this activity was of great importance during the colonial period, especially during the early colony. Stage in which capitalized on the experience they had in the old pre-Hispanic and circuit management that characterized the camel caravan traffic to insert into colonial markets. This participation in commercial circuits and this activity was a feature that distinguished the indigenous communities of Jujuy the rest of Tucumán colonial. In this paper, we analyze, from a long term perspective, some of most important changes that led to the ancient caravan prehispanic the carriers to become colonial.

**Palabras Claves:** Arriería indígena; Tráfico caravanero; Circuitos coloniales.

**Palavras-chave:** Arrieros indianos; Tráfego de caravanas; Circuitos coloniais.

**Keywords:** Mule Indian; Caravan Traffic; Colonial circuits.

## 1. INTRODUCCIÓN

En los años finales del siglo XVII, el sistema colonial en la región del Tucumán estaba definitivamente consolidado. Las antiguas sociedades prehispánicas se habían transformado en “indígenas” coloniales, y la mayor parte de ellos vivía bajo el régimen de encomienda<sup>2</sup>. En ese momento, la Audiencia de Charcas envió a la región a un visitador, el Oidor Luján de Vargas, para que fiscalizara la situación de la población indígena encomendada de toda en la Gobernación. Su visita se volcó en una serie de padrones e informes que constituyen una importante fuente de la situación de la época. Al analizarla, Gastón Doucet señalaba, ya en

<sup>1</sup> CONICET- ISHIR-UNHIR/ Universidad Nacional de Jujuy. [gsica@arnet.com.ar](mailto:gsica@arnet.com.ar)

<sup>2</sup> La encomienda de indios, como merced real, fue uno de los dones más preciados por las huestes conquistadoras. Esta merced implicaba beneficios para el que la recibía -especialmente el cobro del tributo indígena- y como contraparte, debía hacerse cargo de una serie de exigencias como la evangelización y protección de sus encomendados, así como obligaciones militares cuando le fuera solicitada por las autoridades. De origen castellano, la institución sufrió diversas vicisitudes en América y fue diferenciándose de la original.



la década de 1980, que las características y funcionamientos de las encomiendas de la jurisdicción de la ciudad de San Salvador de Jujuy no se ajustaban a las realidades de otras zonas de la Gobernación de Tucumán (Doucet, 1981). Posteriormente otros trabajos continuaron mostrando una situación diferenciada de Jujuy, tanto en análisis comparativos con otras regiones de Tucumán (Zanolli y Lorandi, 1995) como en estudios sobre casos más puntuales (Sánchez, 1996; Sica 1993, entre otros).

¿Cuáles eran las diferencias que estos estudios señalaban? Una de las diferencias más importantes radicaba en la forma de pago del tributo, ya que en la Gobernación de Tucumán predominaba mayoritariamente el servicio personal como forma tributaria, en Jujuy existían situaciones en las que coexistían el servicio personal con el pago del tributo en dinero. Relacionado con lo anterior, y con otros contextos, los caciques y autoridades indígenas solían desplegar una importante capacidad negociadora frente a los encomenderos y las autoridades coloniales. La mayor parte de los pueblos en los que los indios de encomienda habían sido congregados, mantenían tierras comunales, o al menos habían desarrollado diferentes acciones a fin de conseguirlas. Factores que habrían contribuido a frenar el rápido proceso de desestructuración de la vida indígena, como sucedió en otras regiones del Tucumán.

¿Cómo explican los diferentes estudios estas diferencias? Para Zanolli y Lorandi una de las claves radicaba en la ubicación de la jurisdicción que por su historia y relaciones -tanto prehispánica como el proceso de conquista- estaba más vinculada con la zona de Charcas que a la Gobernación de Tucumán. Para ellos, la jurisdicción de Jujuy era y no era el Tucumán, y en ella imperaban los patrones socioculturales charqueños. Tras la conquista los propios encomenderos habrían amoldado sus conductas a la situación de la región y la posibilidad de pago en dinero (que exigía del curaca y la comunidad la coordinación del trabajo y la producción comunitaria de los recursos tributables), morigeraron la desestructuración provocada por el servicio personal y les permitieron mantener sus tierras en las que podían reproducir un modelo comunitario (Zanolli –Lorandi, 1995: 21-22).

Desde el panorama más acotado y complejo de un estudio de casos, Sánchez atribuyó un gran peso en la conservación y unión de la población de la encomienda de Tilcara al mantenimiento de un territorio y tierras comunales que facilitaban la reproducción económica, la producción excedentaria, el acceso a microambientes diferenciados y la cohesión étnica (Sánchez, 1996).

Otros trabajos, aunque contrapuestos a los anteriores al no diferenciar la morigeración de las transformaciones de las sociedades indígenas en la jurisdicción de Jujuy, se acercan a ellos al poner el acento en la posesión de la tierra como uno de los factores claves en la explicación de la conservación o desestructuración de la vida indígena colonial (Madrado; 1991; Rubio Duran, 1997).

Más recientemente, la síntesis regional de Silvia Palomeque nos llama la atención acerca de la relación de varios elementos a tomar en cuenta a fin de entender los diferenciados procesos regionales de dominación colonial, en el ámbito de la Gobernación de Tucumán. Entre ellos encontramos: el medio ambiente, los recursos y el acceso a ellos, la estructura política de las sociedades prehispánicas, las formas que asumió la dominación y las relaciones que ellos trabaron con la dominación incaica (generando prácticas que luego se utilizarían con la conquista española) y la historia de la conquista en la región (Palomeque, 2000). A ellos, quisiéramos agregar otro factor que consideramos muy importante en esta diferenciación en la situación de la población indígena de Jujuy. Ella fue la temprana integración de los indígenas a los circuitos comerciales de los españoles, especialmente en el campo del transporte. En este proceso entraron en juego las condiciones prehispánicas, el acceso a determinados recursos, el modo en que se organizaron los distintos circuitos comerciales y las formas que asumió el pago del tributo.



## 2. CARACTERÍSTICAS DE LA ARRIERÍA

Desde los inicios de la etapa colonial, el transporte jugó un papel esencial en la integración del espacio económico peruano generado a partir del desarrollo de los mercados mineros (Assadourian, 1982). La arriería fue la actividad primordial en el transporte de bienes y ganado, como lo han destacado diferentes estudios en Hispanoamérica (Glave, 1989; Suárez, 1992; Sanhueza, 1992; Ludlow-Silva Riquer, 1993; Barra Pezó, 2006; Conti-Sica, 2007; Lacoste, 2008; entre otros). La arriería constituía la actividad de transporte de productos y /o animales que se desarrolló en el marco del tráfico mercantil. El arriero podía desenvolverse bajo dos modalidades: como mano de obra para el transporte de mercancías o animales de terceros (fletes) o en cuanto a iniciativa independiente, abasteciendo los mercados con excedentes propios o adquiridos por su cuenta (Sanhueza, 1992: 173).

La arriería suele utilizarse como sinónimo de tropería y del transporte de animales en pie para su venta; sin embargo se trataba de dos actividades que contaban con mano de obra especializada, oficios específicos con diferentes aprendizajes y categorías al interior de cada uno de ellos. La conducción de ganado en pie la realizaban los mismos productores, su capataz u hombre de confianza, quienes llevaban las tropas hasta las zonas de engorde, ferias de ganado o sitios de faenamiento; para esta tarea contaban con mano de obra especializada, sobre todo con baqueanos, conocedores de los caminos, sendas, pasturas y aguadas a las que se podía acceder en cada jornada, y también personal de amanse junto con toda una gama de peones y aprendices en el arreo. Por otra parte, la conducción de vacas, mulas y caballos, necesitaban tierras más fértiles recurriendo a los caminos más cortos para atravesar las zonas desérticas o de alta montaña. A diferencia de ello, el arreo de mulas cargadas para fletes podía realizarse por senderos con pocas pasturas y aguadas por donde se accedía más rápidamente a los centros mineros del Alto Perú (Conti-Sica, 2007).

Ambas actividades tuvieron especial relevancia para la población de la jurisdicción de San Salvador de Jujuy dentro de la Gobernación de Tucumán en el actual noroeste argentino. Por su situación geográfica, pasaba obligatoriamente la mayor parte del tráfico de animales, mercancías y personas entre Perú y Buenos Aires. En relación al tráfico de animales (ya fuera ganado vacuno o mular), los valles aledaños a la ciudad y algunas zonas de la Quebrada de Humahuaca eran las últimas áreas de buenas pasturas para el engorde, antes de emprender el duro ascenso al altiplano. También en la Quebrada y la Puna, existían canchas de matanzas en donde parte del ganado vacuno se faenaba y procesaba para la obtención de diferentes productos como: cecinas, charqui, grasa, sebo, tientos, cueros y jabón, que eran vendidos en los mercados mineros. Para el transporte de mercancía, Jujuy era un punto neurálgico, ya que en ella terminaba el camino de carreta que venía del Tucumán, Córdoba y el Río de la Plata y comenzaba el de herradura que llevaba hasta Potosí y otros centros mineros. Así, las mercancías que llegaban en las carretas debían ser desembarcadas para ser enfardadas y cargadas en los animales a fin de emprender nuevamente el viaje.

La arriería constituyó una de las especializaciones productivas más importante de Jujuy a lo largo de la vida colonial y la república temprana (Acevedo, 1965:154; Palomeque, 1989), involucrando a diferentes sectores sociales, desde las elites mercantiles hasta los sectores populares, campesinos e indígenas. Así, en la segunda mitad del siglo XVII, Antonio Vázquez de Espinosa describía la actividad de los habitantes de Jujuy en los siguientes términos:

*“...los mas dellos son harrieros, llevan harinas, mais, quesos y otras cosas de sustento a las minas de Chichas y Lipes. Tienen crías de mulas y ganados vacunos que sacan a Potosí...”* (Vázquez de Espinosa, 1948: 623).



La participación indígena en la actividad fue importante, especialmente para los pueblos de la Quebrada de Humahuaca y la Puna, convirtiéndose en una de sus principales ocupaciones desde los inicios de la dominación colonial. ¿Cómo se gestó y desarrolló la participación indígena y campesina en el negocio de la arriería? Ella debe entenderse como resultado de las condiciones impuestas por la conquista (sobre todo en relación a la encomienda y el tributo), la constitución de los tempranos circuitos coloniales, la situación geográfica de la jurisdicción y las características de las sociedades prehispánicas dominadas como veremos a continuación.

Debemos hacer la salvedad que el estudio de esta actividad económica es dificultosa, sobre todo para las etapas más tempranas, ya que no existían registros sobre el tráfico de efectos y animales, que se institucionalizarán, recién a partir del Siglo XVIII. En los primeros tiempos, los servicios de transporte muchas veces se contrataban directamente con quienes los realizaban no quedando fuente escrita. La falta de registro se agudizaba cuando los que prestaban dicho servicio eran indígenas. Sin embargo, consideramos que las pocas fuentes históricas utilizadas son representativas de la participación de los indígenas en el tráfico colonial, aún cuando la misma no pueda cuantificarse.

### 3. CARAVANAS Y SOCIEDAD PREHISPÁNICA

La jurisdicción colonial de la ciudad de San Salvador de Jujuy se estableció sobre un vasto territorio con una marcada diversidad ecológica. Dentro de esta división política quedaron incluidas las regiones de la Puna, la Quebrada de Humahuaca y los valles templados en los que fue fundada la ciudad. Las tres correspondían a regiones diferentes ecológicas y climáticas, con áreas situadas por encima de los 4000 m hasta las tierras bajas por debajo de los 1000 m y con accesos que permitían una fluida comunicación entre sí.

Si consideramos la historia de las sociedades prehispánicas de la actual Provincia de Jujuy, vemos que la mayor concentración de población se localizaba en la Quebrada de Humahuaca y en la Puna. En ellas, se encontraban algunas de las sociedades con mayor peso demográfico, complejidad social y desarrollo de las actividades productivas del Noroeste Argentino (Tarragó, 2000:266). Ellas estaban vinculadas de diversos modos, a regiones más extensas que excedían los límites de la jurisdicción colonial, especialmente con distintos ámbitos de la región circumpuneña.

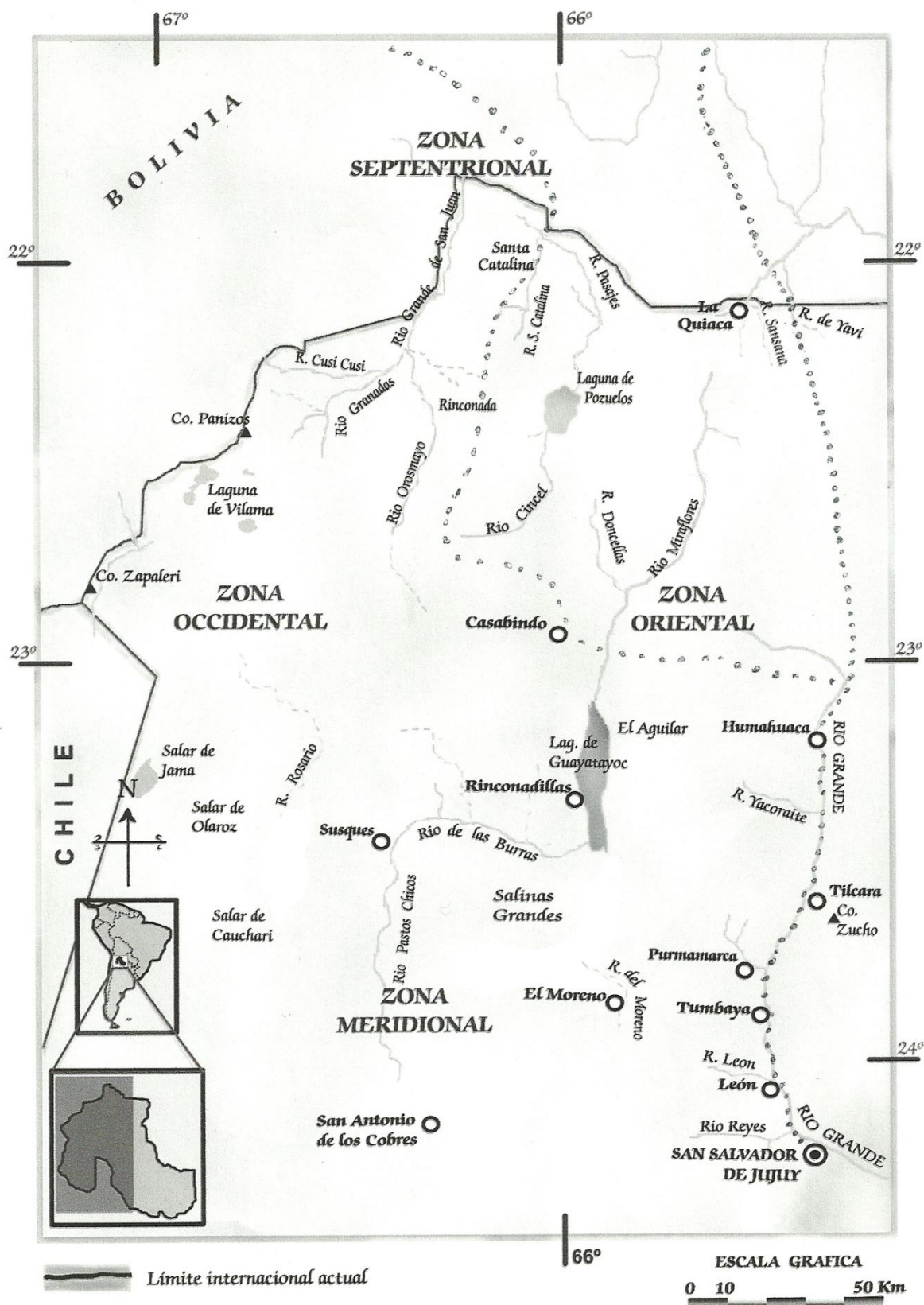
En la etapa prehispánica fue importante la ganadería de camélidos, con distintos grados de intensidad. La Quebrada de Humahuaca con acceso a agua de riego y diferentes sectores de la Puna con rincones de vega o posibles cursos de agua permitían combinar el pastoreo de llamas con la agricultura<sup>3</sup>. Desde su temprana domesticación, el pastoreo produjo significativas modificaciones para las sociedades, no sólo proporcionando recursos pastoriles (carne y lana) sino también abriendo las posibilidades de integración económica y cultural a través del tráfico de caravanas (Núñez-Dillehay, 1995; Nielsen, 1999).

---

<sup>3</sup> Aunque la importancia de la agricultura fue mayor en la Quebrada de Humahuaca. Durante el Período de Desarrollos Regionales (900-1430 D.c.) y a fines del primer milenio después de Cristo se inició una época de incertidumbre y enfrentamiento entre diferentes grupos que trajo aparejados cambios significativos en la sociedad. Esto coincidió con un prolongado período de sequía y la concentración poblacional en la Quebrada de Humahuaca donde la agricultura de riego ofrecía mejores oportunidades de supervivencia. Para sustentar a la población cada vez más numerosa y concentrada fue preciso extender las áreas agrícolas, llegando a construirse terrazas, canales de riego que abarcaban grandes superficies (como por ejemplo Alfarcito) (Nielsen, 2001) o soluciones originales como la edificación de recintos de cultivo en la zona de Coctaca y Rodero (Albeck, 1992).



Mapa 1: La jurisdicción de San Salvador de Jujuy.



Fuente: Sica, 2006.



Los estudios arqueológicos indican que la Quebrada de Humahuaca, la Puna, los Valles Orientales de Jujuy, el norte de Chile y la región sudoccidental de la actual Bolivia participaron de un intenso tráfico de bienes de larga data. En estos territorios, en los que convivían diferentes entidades sociopolíticas, se intercambiaban diferentes bienes y recursos: productos manufacturados, materias primas, productos de recolección, minerales, etc., a través de una infraestructura vinculada a las rutas de caravanas, y compuesta por paraderos (pascanas o jaranas), apachetas y ofrendas en pasos de alturas. Muchas de estas rutas caravaneras se desarrollaron en forma gradual y espontánea, sin mayor planeamiento con múltiples recorridos alternativos configurando una red de alta conectividad (Nielsen, 1999).

La dominación incaica, produjo un gran cambio en la circulación de bienes y personas al desarrollar un sistema vial centralizado que unía el Cuzco con las regiones más distantes del Imperio. Si bien se mantuvieron muchos de los patrones de circulación preincaicos, la centralización y el planeamiento estatal introdujo nuevas complejidades a la antigua circulación. La red vial o *Capac Ñan*, con frecuencia establecida sobre rutas y corredores preincaicos, estaba compuesto de vías principales y secundarias. Desde Cuzco, partían los cuatros caminos principales hacia los cuatro *suyus* del Imperio, y de ellos se derivaban una impresionante red de caminos, con *collicas* o depósitos y un sistema de postas o *tambos* que permitían a los viajeros y caravanas proveerse de forraje, alimento, agua y un sitio reparado de descanso al final de una jornada de viaje (Hislop, 1984). En la zona del *Collasuyu*, el camino que provenía del Altiplano entraba -al actual territorio argentino- por Calahoyo. De allí seguía al Sur por Moreta hasta Casabindo, Pozuelo, Queta y las Salinas Grandes hacia la quebrada del Toro (en la actual provincia de Salta). Otro ramal recorría longitudinalmente la Quebrada de Humahuaca, con algunas ramificaciones secundarias que conducían a través de quebradas laterales a la Puna y a los Valles Orientales (Raffino, 1996). Parte de este sistema vial fue utilizada por los europeos en sus primeras incursiones hacia el actual territorio del noroeste argentino, y a partir de la fundación de las nuevas ciudades coloniales algunos de estos circuitos fueron reorientados para el tráfico de personas, bienes y animales en el marco de la nueva economía y la creciente atracción que ejercían los mercados mineros.

#### 4. LA JURISDICCIÓN COLONIAL DE SAN SALVADOR DE JUJUY. CIRCUITOS Y MERCADOS

Tras dos frustrados intentos anteriores, la ciudad de San Salvador de Jujuy fue fundada en 1593. La ciudad nació como uno de los puntos que aseguraran la ruta desde la región del Tucumán hacia los centros mineros de Potosí y el altiplano meridional:

*“...conviene que en todo caso se haga la dicha población... como por ser el camino mas breve y mejor y estar en comercio de estas provincias y reinos de Peru, y el bien que de ella se resulta... en allanar los pasos y caminos que todavía estan de guerra de indios revelados... que an impedido el trato y comercio de estas dichas provincias...”* (Acta de fundación de la ciudad de Jujuy. Rojas, 1913: 13-14).

Este destino que le fue asignada en el acto de fundación, determinó un destino fuertemente ligado a las zonas mineras y a la circulación. En la primera etapa, el establecimiento de la ciudad coincidió con el pico más alto de la producción de plata en Potosí, aumento que fue consecuencia de la introducción de importantes cambios tecnológicos y en la mano de obra, requiriendo para su desarrollo productos agrícolas, maderas, cueros, mulas, comida y transporte (Assadourian, 1982; Bakewell, 1989:42-3; Glave, 1989: 222-3; Romano, 1993:91). Sin embargo, a partir de los inicios del siglo XVII, comenzó la tendencia declinante en la obtención de plata en Potosí. Pero esta caída fue compensada con la puesta en marcha de otros emprendimientos mineros. Entre las áreas de explotación estaban las de Chichas, Lípez y la propia Puna de Jujuy. Estos distritos mineros aportaron complementos al





mineral aportado por las minas más antiguas de Potosí, Porco y Oruro (Bakewell, 1989:45), y también conformaron nuevos mercados expansivos en las cercanías de la ciudad de Jujuy. Pero también en la propia jurisdicción, desde 1600, se explotaban las vetas de plata del Cerro del Espíritu Santo de Cochino, junto con pequeñas explotaciones de oro y plata (Sica, 2006; Albeck-Palomeque, 2009).

Al igual que en muchas regiones que conformaban el espacio andino, el transporte unía y enlazaba a la ciudad con diferentes circuitos y espacios económicos. Si bien existían distintos senderos y caminos que atravesaban el territorio de la jurisdicción y que las poblaciones locales continuaban usando, sin embargo, desde temprano se utilizaba un camino principal para el transporte de mercancía a lomo de mulas o de ganado en pie. Quienes seguían su circuito por este camino aseguraban pastos y agua para las tropas, y la mayor parte de su trayecto era una continuidad de las antiguas rutas prehispánicas.

Hasta Jujuy, la mercancía llegaba en carretas y, una vez cargada en las mulas, las tropas partían hacia el norte por la ruta de la Quebrada de Humahuaca, que contaba con agua y pasturas en todo el trayecto. El camino bordeaba el río Grande hasta trepar hasta 2000 metros de altura sobre el nivel del mar en la zona de Volcán para continuar el ascenso a la Puna. Este camino natural, labrado por el río, estaba protegido de las inclemencias climáticas del ambiente puneño, aunque su circulación se complicaba en verano por las lluvias. Desde Volcán, el camino siguiendo el río alcanzaba a Humahuaca. Desde allí, se dirigía por la quebrada de la Cueva siguiendo el curso de su río y por el abra de Cortaderas trepaba a la altiplanicie, desde donde bordeaba la ladera occidental de la Serranía de Santa Victoria y llegaba a Yavi. Ya en la Puna (Altiplano), la ruta de los arrieros pasaba por Mojo (lugar con pastura y agua) y Nazareno, hasta el valle de Suipacha (que tenía buenas aguadas y pasturas) y arribaba a Tupiza. Este era un poblado importante en donde se juntaban varios caminos. El principal seguía a Santiago de Cotagaita, Potosí y Chuquisaca. El otro, ascendía partiendo de Tupiza llegaba a Uyuni y de allí al norte, por el oriente del lago Poopó hasta Oruro, La Paz y cruzaba al Perú por Desaguadero al sur del lago Titicaca (Conti-Sica, 2007).

Los productos que circulaban por estos trayectos fueron variando de acuerdo a los requerimientos de los mercados mineros a lo largo de los siglos XVII y XVIII y comienzos del Siglo XIX. Durante el Siglo XVII, existieron dos circuitos principales con destinos y requerimientos de mercancías diferenciadas. El primero era el que alcanzaba hasta Potosí y sus alrededores y en el cual los bienes trajinados involucraban especialmente a las mulas (cuyo tráfico fue creciendo a medida que Córdoba y Santa Fe se fueron consolidando como zona de cría), ganado vacuno en pie, objetos de madera (ejes y piezas que conformaban los trapiches utilizados en los ingenios de metal), algunos esclavos y en la segunda mitad del siglo a la yerba mate proveniente de Paraguay. El ganado en pie solía ser vendido en el paraje de La Lava (cerca de Potosí) o continuaba viaje hasta Jauja en el Perú. De vuelta, los arrieros podían traer cargas de efectos de Castilla ingresados por Lima y textiles abasca<sup>4</sup> producidos en los obrajes de Perú. El otro circuito, alcanzaba a los mercados mineros de Chichas o Lipez. Estos, más cercanos a la jurisdicción de Jujuy, también requerían de ganado en pie y ejes de ingenio, pero a diferencia del anterior, demandaban productos agrícolas (maíz, trigo, papas, chuño) y sus derivados como harinas y bizcochos, cecinas, charqui, cueros, además de llamas, llareta y sal (Sica, 2006:165-77).

En el siglo XVIII, desde Jujuy se fletaban mercancías (especialmente efectos de Castilla) que arribaban en carretas procedentes de Buenos Aires, Córdoba o Tucumán y que debían continuar su viaje hacia los centros de venta en el Alto Perú, de donde retornaban con tocuyos, coca y productos de la costa del Pacífico. Otros circuitos, menos importantes,

<sup>4</sup> Se trataba de textiles ordinarios que en algunas zonas de la Gobernación de Tucumán se utilizaban como "moneda de la tierra".



transportaban desde o hacia Jujuy, frutas (frescas y secas), caldos, algodón y otros productos procedentes de Cuyo, La Rioja y Catamarca (Conti-Sica, 2007: 5).

La mayor parte de los habitantes de la ciudad de Jujuy poseían mulas y animales para el transporte, y una parte de ellos transportaban animales en pie, aunque no todos los que poseían mulas eran arrieros de oficio. De acuerdo a los testamentos y contratos de flete, las recuas locales variaban entre 400 a un par de animales. Si tomamos la cifra máxima de 400 animales (según las fuentes de la época) podemos establecer que existían grandes arrieros que poseían entre 400 a 200 mulas, medianos arrieros que tenían entre 200 y 50 mulas y pequeños arrieros cuya recua estaba compuesta por menos de 50 mulas. Estas cantidades eran bastante superiores a las recuas de otras regiones como el Maule en Chile (Barra Pezón, 2006). Los que tenían mayor capacidad de carga eran los encomenderos y dueños de haciendas y, en general, estos animales se utilizaban para transportar a los mercados mineros la propia producción u otro tipo de mercancías o animales en pie que compraban en otras regiones. Entre los pequeños y medianos arrieros se destacaban algunos indios, tanto forasteros como los pertenecientes a encomiendas de la región. Sus recuas podían reunir entre 70 y 15 animales (Archivo de Tribunales de Jujuy, legajo 96, 1630; (en adelante ATJ), ATJ, legajo 112, 1633; ATJ, legajo 187, 1639; ATJ, legajo 254, 1646; ATJ, legajo 325, 1652; entre otros).

## 5. ARRIERÍA INDÍGENA. CARACTERÍSTICAS

A partir de la adquisición del ganado europeo, muchos de los integrantes de las comunidades indígenas se transformaron en dueños de recuas de mulas y participaban activamente en el negocio de los fletes. ¿Qué características tenía su participación en esta actividad? Una de las principales, fue el hecho de que ella era una actividad que se realizaba en forma individual y no comunitaria. La posesión de los animales y los contratos con terceros los realizaba cada arriero. "...porque el dicho Cristóbal es indio harriero y trata y contrata con su hazienda..." (ATJ, legajo 125, 1635).

*"...parecieron de una parte francisco benalte vecino de la plata y pedro Tolay yndio alcalde del pueblo de uquia sean concertado por fletamiento para llevar... quarenta zurrone de tercios de yerba del Paraguay que pesan doscientas quarenta arrobas... se obliga a llevarlos en veinte mulas de su recua asta Potosí a razon de quinze pesos por mulas..." (ATJ, legajo 366, 1663).*

En algunos casos, cuando se necesitaba de una recua mayor, se juntaban varios arrieros para realizar un solo viaje. Por ejemplo, en 1662 la Cofradía de Nuestra Señora de Copacabana de Omaguaca encargó a sus mayordomos la compra de un órgano en Potosí, instrumento de alto valor y que en parte fue financiado con la venta y el transporte de yerba mate del Paraguay a Potosí. El transporte de la mercancía se realizó en 100 mulas. La mayoría fue aportada por el cacique y mayordomo de la cofradía Don Andrés Choque, y la recua completada con los animales de varios tributarios del pueblo de Humahuaca (Zanolli, 2000: 7).

En la segunda mitad del siglo XVII, la mayor parte de los servicios de arrieros indígenas contratados en Jujuy se requerían para llevar yerba mate del Paraguay hacia Potosí. Algunos viajes se pactaban desde la ciudad y otros estipulaban que debían buscar la carga en la ciudad de Esteco y desde allí trasladarla a Potosí. Los precios del flete oscilaban entre los 18 y 10 pesos por mula cargada y el tamaño de las recuas entre 15 a 70 mulas (de un mismo arriero) (ATJ, legajo 362, f. 25-6; ATJ, legajo 366, 1663; ATJ, legajo 429, 1668; ATJ, legajo 575, 1682). El avío de la gente que participaba en el viaje se pactaba aparte y normalmente era pagado en plata y por adelantado. Si bien el transporte de bienes para terceros aparece como la actividad más importante de vinculación a Potosí, las fuentes muestran que a este mercado también se llevaba algún tipo de producción local:



*“...mutaran en papa, que por todo son seis u ocho cargas las que a dicha sementera tiene, las que toma a su cargo dicho cacique principal y se obligo a sacar y dar cuenta de los frutos de ellas se sirviesen de las dichas sementeras las benderan en este pueblo o las llevara a bender a las minas...”* (Acta de constitución de la cofradía de Nuestra Señora de Copacabana, 1634, en Sánchez Matamoro 2001:1).

*“...don Pedro Tintilay me debe quarenta pesos en plata que le prestado y mulas que me a llevado de la pampa con sus cargas la una a Potosí y la otra al ingenio de San Antonio...”* (ATJ, legajo 239, 1643)<sup>5</sup>.

En general, los contratos de arriería registrados en los protocolos notariales muestran que sus principales beneficiarios eran indígenas, especialmente los caciques o sus familiares quienes poseían un mayor número de animales. Pero, también ellos aprovechaban las mejores posibilidades que tenían de establecer relaciones con encomenderos y comerciantes. Sin embargo, los diferentes tributarios también poseían animales de cargas y es posible, que ellos realizaran algunos viajes contratados directamente por terceros, de los que no quedaron registros escritos.

Durante el siglo XVIII, las comunidades indígenas (especialmente las de la Quebrada de Humahuaca y de la Puna) continuaron con la actividad de la arriería pero con una mayor competencia por parte de otros grupos como mestizos y mulatos (ATJ legajo 1676, 1777). Sin embargo, la arriería siguió siendo una actividad económica primordial para muchos de los integrantes de los pueblos de indios. Por ejemplo, un tributario de Humahuaca declaraba en relación a los bienes de su hermana: “...que todo el ganado bacuno, yeguas, caballos y mulas que tenía mi finada hermana todas las ha habido con los fletes de dichas mulas que dejo mi finado padre...” (ATJ, legajo 1348,1773, f. 31).

## 6. TRIBUTO, ENCOMIENDAS Y ARRIERÍA INDÍGENA COLONIAL

La población indígena de la región fue incorporada al sistema colonial bajo el régimen de encomienda, institución por la que el Rey derivaba el cobro del tributo, que le debía un grupo indígena, en un particular a cambio de protección y de cumplir con la evangelización. Dicho pago podía hacerse en dinero, especie o trabajo, dependiendo la región y la etapa en la imposición de la misma. En la Gobernación del Tucumán predominaba el “servicio personal” o trabajo como modo de cancelar el tributo. Diferentes estudios han considerado esta persistencia de diversas maneras. Así, fue interpretada como agente de la desestructuración de la vida indígena, como la base de un sistema de peonaje por deudas que ligaba directamente a las encomiendas con el surgimiento de las haciendas o como una forma arcaica de la encomienda (Lorandi, 1988; Madrazo, 1982; Ferreiro, 1990; Zanolli-Lorandi, 1995).

Dentro de estas situaciones, las de la jurisdicción de Jujuy tienen algunos matices específicos con respecto a las de otras jurisdicciones. Por ejemplo, la inexistencia de los obrajes textiles que funcionaban con mano de obra proveniente de las encomiendas, y especialmente el pago del tributo en metálico que convivían con entrega de trabajo al encomendero. El “servicio personal” exigido a los tributarios de las encomiendas estaba en relación con los emprendimientos económicos de cada unos de los encomenderos y el tipo de producción a la que se dedicaban. En general, requerían de mano de obra indígena para los fletes de ganado en pie, el engorde y cría del ganado mular, vacuno y ovino principalmente, pero también en las matanzas de vacunos y por último para los arreos de ganado y piezas de madera (Sica, 2006: 330-4). Sin embargo, como la especialización productiva de la jurisdicción se basaba en el transporte, la mayor parte de los servicios

<sup>5</sup> La cita se refiere a San Antonio del Nuevo Mundo ubicado en Lípez, en la actual Bolivia.



personales como pago del tributo se pagaban en el arreo de ganado vacuno de los encomenderos o como arrieros para los mismos.

Pero a diferencia de otras regiones de la Gobernación de Tucumán, en Jujuy el tributo también se pagaba en dinero y esto era posible por la temprana participación indígena en los mercados coloniales y en sus actividades económicas. Una de las formas de acceso al dinero, por parte de muchos integrantes de las comunidades, fue posibilitada a partir de su temprana inserción en el negocio de la arriería dentro de los nacientes circuitos mercantiles coloniales. Los mismos, necesitaron para su conformación de la experiencia y elementos de la vida indígena: como los animales de carga en manos indígenas, el conocimiento de la infraestructura caminera prehispánica y su mano de obra especializada. Esta actividad se convirtió en un campo de temprana inserción mercantil para las comunidades de la región.

En los primeros tiempos del tráfico colonial, los animales de carga de origen europeo no eran suficientes para cubrir la demanda de la creciente circulación; en algunos casos no se adaptaban demasiado bien a las duras condiciones de los caminos de altura. En esos momentos, la mula (animal principal de carga en los circuitos coloniales) alcanzaba altos precios de mercado, precio que fue disminuyendo a lo largo del siglo XVII cuando su cría se generalizó y se extendió en Córdoba y Santa Fe. La carta del licenciado Cepeda, desde la Villa de Tarija, es ilustrativa de tal la situación:

*“... después de la vida y salud de los indios sin los cuales como he dicho no ay cosa que sea de provecho en estos rreynos lo que mas le conuiene conseruar y procurara vaya en aumento es el ganado de la tierra en que se trajina en todas estas provincias la comida y en la mayor parte de ellas las mercancias y en Potosí los metales y este ganado de la tierra euita que no se carguen los indios porque el aspezeza de la tierra y diferencias de temples de excesivo calor a frio buelue los caballos locos es causa que no haya carretas y muy pocas requas de mulas por valer caras y el herraaje a precio exceso...”* (Carta del Licenciado Cepeda sobre la Villa de Tarija, La Plata 10 de febrero de 1590. En C. Minutolo, 1986, T. I, 7).

Como sugería el Licenciado Cepeda, para poner en marcha el más temprano tráfico mercantil, los españoles dependieron de la provisión de ganado de carga prehispánico o de “la tierra” que todavía existía en abundancia en las tierras altas. En los primeros años, las llamas tuvieron gran importancia para la circulación mercantil y los españoles tuvieron que asentar en ellas el transporte de carga de bienes y comida. A diferencia de otro ganado europeo, las llamas estaban mejor adaptadas a los ambientes altos y áridos de la Puna, consumían forraje natural y no precisaban un elevado número de hombres para guiarlas. Esto permitió una fuerte presencia de indígenas en la actividad, característica que se mantendrá a lo largo de la etapa colonial, ya que el manejo de una tropa para caravaneo exigía una tecnología adecuada para su crianza y domesticación como animales de cargas, sumado al conocimiento de los caminos, aguadas, pasos, pascanas y tambos. De esta manera, los indígenas adquirieron un papel clave en la temprana circulación mercantil a través del uso de los rebaños de camélidos cuya propiedad no habían perdido con la conquista<sup>6</sup>.

Durante las primeras décadas del siglo XVII, existió un período de transición entre el tráfico caravanero tradicional y la arriería colonial, en la cual convivieron los camélidos con el ganado europeo. Al mantener la propiedad de las llamas, los indígenas tanto pudieron desempeñarse como fleteros especializados, como trabajar en tareas de arriería para el encomendero (pagando su tributo como servicio personal) o en algunos casos transportar y vender parte de su propia producción.

<sup>6</sup> Ellos pudieron conservar sus derechos a los rebaños por ejemplo, las llamas era uno de los productos “de la tierra” o de producción indígena que el Visitador Alfaro había establecido con valor de mercado para el pago del tributo en la región (Levillier, 1918, T II: 320).



Por ejemplo, en 1596 el encomendero de Humahuaca y Sococha Juan Ochoa de Zárate, realizó un acuerdo con un mercader para fletar 150 llamas cargadas con destino a Potosí (ATJ legajo 6, 1596)<sup>7</sup>. ¿Las llamas eran del encomendero? Suponemos que no, que eran de los indios de su encomienda, ya que ellos las conservaban mientras que no existen datos sobre su cría en las propiedades y haciendas del encomendero.

A lo largo del siglo XVII el uso del ganado europeo para el transporte se fue generalizando, debido a la baja en el precio de las mulas a lo largo del siglo XVII y por el hecho de que la mula tenía mayor capacidad de carga que las llamas. Los pueblos de indios fueron sumando a su ganado tradicional especies de cargas europeas. Por ejemplo, en 1626, el Cabildo de Jujuy se quejaba: "... que los indios de esta ciudad y jurisdicción hasen grandísimo gastos de caballos, mulas y otras bestias..." (AHPJ, Actas Capitulares, 1626, caja XIII, legajo 1). Es evidente por la cita que para la adquisición de este ganado, los indígenas llegaban a disponer de dinero para comprarlos. ¿Cómo accedían a él?

A través de varios mecanismos. Uno de ellos era la venta de sus camélidos o su uso para fletes, actividades que les permitían obtener dinero que se "invertía" en la compra de animales europeos. En Jujuy, conocemos el caso de los pueblos de la Puna. Por ejemplo en 1612, Don Marcos Tinte Curaca de Casabindo adquirió dos mulas comprometiéndose a pagarlas en el termino de 6 meses (ATJ legajo 39,1612). Como la suma involucrada en la compra era considerable, ya que las mulas costaban unos 120\$, el curaca presentó un fiador español residente en la ciudad llamado Juan Román. ¿Por qué este español, que ni siquiera vivía en la Ciudad de Jujuy era el garante del curaca? ¿A qué se dedicaba Juan Román? Significativamente, en el momento de la transacción de Marcos Tinte, Juan Román fue acusado –por el Cabildo- de causar desabastecimiento de trigo y maíz en Jujuy. Unos días antes, había llegado a comprar granos a los cuales estaba fletando en una recua de más de 40 llamas, con destino a los mercados de las minas de Lípez. Román fue el fiador de Marcos Tinte porque la recua era de la gente de Casabindo, y ellos podrían cobrar el flete y pagar las mulas, en el momento en que Román pudiera vender los granos y harinas en las minas (ATJ legajo 39,1612).

Esta no era la única transacción de los integrantes de Casabindo. En ese mismo año, el cacique Tinte reclamaba ante la Audiencia de Charcas que un vecino de Jujuy "...les quito carneros y costales y les debe fletes de carneros y no les quiere pagar..." (ANB EC Ad 1769, 8, f. 35), lo que indicaría que esta actividad era más habitual que la que registran los documentos.

En otras fuentes como los testamentos españoles se encuentran deudas de indígenas en dinero, las que se originaban en la compra de ganado, sobre todo, de carga (mulas, yeguas, caballos, y algunas llamas) ( ATJ, legajo 239; en: ATJ, legajo 252, 1645, f 3; ATJ, legajo 347, 1661; ATJ, legajo 405 y 406; ATJ, legajo 424, 1668; ATJ, legajo 532, 1676; Archivo Histórico de la Provincia de Jujuy- Archivo del Marquesado del Valle de Tojo, carpeta 56, 1650 -en adelante AHPJ-AMVT-, entre otros).

Otro modo era contratándose para terceros en diferentes trabajos y recibiendo en pago animales:

*"...Beatriz india natural del pueblo de omaguaca presenta demanda por una deuda a su marido Joseph Rodríguez indio del dicho pueblo por un macho chucaro que le prometio cuando lo ayudo en la yerra..."(ATJ, legajo 369,1665).*

<sup>7</sup> Si bien no son frecuentes las menciones al uso de las llamas en el tráfico mercantil, creemos que era más habitual de lo que reflejan las fuentes. Otras cartas de poder entregadas por el mismo encomendero autorizan a sus administradores y socios a realizar fletes a terceros o llevar la producción de sus haciendas a las zonas mineras utilizando "...carneros de la tierras y de la forma acostumbrada" ver ATJ legajo 6, 1596, f. 18; ATJ, legajo 67,1621.



Por último, también hay que considerar las posibilidades de adquirir algún ganado a través de su robo. Es frecuente encontrar las quejas en el Cabildo sobre esto y las medidas que trataban de frenar los perjuicios a partir de establecer marcas y yerros específicos que distinguieran los animales adquiridos o criados por indios, mulatos o negros (AHPJ, Archivo Capitular, Caja XXI, legajo 3, legajillo 3, 1651, f. 235-6).

Sin embargo, si los indígenas tenían acceso a dinero ¿por qué en algunos casos la tasa se seguía cancelando en “servicio personal? No podemos obviar quizás la presión que pudieron ejercer los encomenderos, a quienes les era más redituable el acceso a la mano de obra que brindaba el servicio personal que la renta en dinero que se podía obtener de los tributos. También, como sugiere Assadourian para los Andes Centrales, el servicio personal estaba más acorde con la forma prehispánica de tributar (Assadourian, 1994), y la participación en el tráfico interregional no era demasiado novedosa para los indígenas.

La importancia de la participación indígena en el negocio del transporte interregional residía en que esta actividad les permitía un mayor margen de maniobras para buscar las opciones más convenientes para el pago del tributo. Un ejemplo de lo que decimos se puede ver en el compromiso que los caciques de Casabindo y Cochinoca asumieron en 1678 y 1679. Este compromiso se materializó en una carta de obligación por los tributos adeudados al encomendero desde varios años antes:

*“en el termino de 6 meses [se pagará] en plata o fletes de carneros burros y mulas para sacar los generos que tuviese de matanza el dicho maese de campo don juan jose campero encomenderos de dichos pueblos”.*

Madrazo consideraba a este compromiso como una forma de peonaje por deuda (Madrazo, 1982), sin embargo, hay resaltar que no correspondería a peonaje por deuda, en tanto la tropa para el flete es propiedad de los indios, no del encomendero.

Por otra parte, aún como arrieros de la tropa del encomendero, podían complementar sus labores de flete con el transporte de sus propios excedentes agrícolas y ganaderos. Y en esto tenía gran importancia la cercanía de los mercados mineros, que eran plazas de comercio e intercambio no sólo hispano o mestizos, sino indígenas. Los pueblos de las encomiendas de la Quebrada de Humahuaca y la Puna, poseían tierras comunales en las que producían: trigo, maíz, papa, cebada, legumbres, etc.; criaban o mantenían diferentes tipos de ganado; y tenían acceso a recursos como la sal o llareta (utilizada como combustible). Y además, estaban ubicados sobre las rutas a las zonas mineras y poseían animales para transportarlos. Durante el siglo XVII, el crecimiento de las actividades mineras en zonas muy cercanas a la jurisdicción de Jujuy significaba la existencia de otros mercados -aparte del Potosino- que requería de estos productos. Las minas de Lípez, Chichas y Cochinoca, puestas en explotación desde comienzos del siglo XVII, eran mercados para productos agrícolas ganaderos y sus derivados y productos de maderas, pero también eran mercados de productos específicos como sal, llareta y llamas (que se utilizaban en el transporte de estos productos y en los acarreos del metal desde las bocaminas a los ingenios) (Bakewell, 1989; Sica, 2006; Martínez, 1998:128-29; AHPJ AMTV, carpeta 183,1689, ANB, Min 57/21).

## **7. INICIOS DEL SIGLO XIX. GUERRAS Y DISOLUCIÓN DE LAS COMUNIDADES INDÍGENAS**

En las primeras décadas del siglo XIX, la arriería, vital para la vida económica del espacio andino decayó ante los problemas que acarrearón la guerra de la Independencia. En este proceso, Jujuy llevó el peso de la guerra ya que su territorio fue uno de los escenarios principales y zona de continua ocupación de los dos ejércitos en pugna.



De diferentes modos, la población de Jujuy tuvo que sostener el mantenimiento del Ejército Auxiliar enviado desde Buenos Aires a liberar a la región andina de la presencia de las tropas realistas, debiendo contribuir con comida, animales, dinero y diferentes productos.

Los arrieros tuvieron un papel importante por sus servicios, sumado al conocimiento de las rutas con el Alto Perú. Por ejemplo, en diciembre de 1810, el arribo del Ejército Auxiliar a Jujuy ya planteó la necesidad de contribuir con arrieros en el apoyo de las acciones. Fue el arriaje de Jujuy el que, con sus mulas, se encargó de desplazar los pertrechos del ejército hasta Tupiza, Oruro y Potosí. Al llegar a esas ciudades los arrieros se encontraban ante la penosa situación de que los cabildos del Alto Perú no reconocían sus gastos, o sólo les entregaban algún dinero a cuenta de los fletes para que continuaran el camino tras el ejército (Conti-Sica, 2007).

Las consecuencias de los conflictos armados fueron devastadoras para los arrieros en general, y por consiguiente para la arriería indígena. Algunos de los pueblos de indios más importantes quedaron en las líneas de avance de los ejércitos, su ganado fue confiscado por las autoridades militares y parte de su población emigró temporariamente buscando alejarse del escenario principal del conflicto:

*“... vino la guerra por consiguiente... las familias de tilcara y Omaguaca se retiraron a grandes distancias a Guachipas, Calchaqui, Pastos Grandes, Pastos Chicos y no han vuelto ha sus hogares...”* (ATJ, legajo 2836, 1833, f. 77 v.).

Situación que se agravaba por la confiscación que hacían los ejércitos de hombres y animales:

*“... en aquel tiempo aquel miserable rebaño era depósito de la arriería del comercio de esta ciudad {Jujuy} y quien concluyo con ella, el Protector de Naturales el los llebo para el tucuman en la retirada del ejercito y el fue pagado y a los dueños de las recuas solo les tributo las gracias de haber cumplido a sus expensas la gran comision de conducir los transporte y utiles... porque los mas de ellos perecieron...”* (ATJ, legajo 2836, 1833, f. 77 v.).

Sumando factores que precipitaban la decadencia del comercio interregional durante los años del conflicto armado. Si bien, la finalización del periodo de guerra y el retorno de la paz en la zona andina, reactivaron el tráfico y la circulación y la arriería se mantuvo como una actividad económica importante hasta su desplazamiento por el ferrocarril; sin embargo, la arriería indígena comenzó su declinación mucho antes. La reactivación de la actividad económica -concluidas las guerras- coincidió con la disolución de las comunidades a través del reparto de las tierras de comunidad. En 1839, las tierras de comunidad de la Quebrada de Humahuaca fueron sometidas a un proceso de enfiteusis. Esta tenía como finalidad, convertir en propietario a los antiguos comuneros (de acuerdo a la ideología liberal) y al mismo tiempo procurar ingresos a un Estado debilitado por la guerra contra la confederación peruana-boliviana (Madrado, 1991). Las consecuencias de la imposición de la enfiteusis fue la concentración de tierras en pocas manos acaparadas por las familias más poderosas de la zona, perdiendo muchos de los antiguos comuneros su acceso a la tierra y las posibilidades de mantener sus animales de carga.

## 8. CONSIDERACIONES FINALES

Cuando en 1694 el envejecido y cansado Oidor Antonio Luján de Vargas, llegó a la jurisdicción de Jujuy encontró un panorama distinto al resto de las encomiendas y pueblos de indios que había visitado en la Gobernación de Tucumán. Los pueblos de indios de Jujuy tenían algunas diferencias significativas con los que había conocido en otras jurisdicciones como La Rioja, Catamarca, Córdoba o Tucumán. En estas zonas, muchos de los antiguos



pueblos de indios agonizaban sin estructuras, ni habitantes o autoridades. Sólo en Santiago del Estero y Jujuy la población indígena se mantenía en pueblos con sus autoridades étnicas y sus instituciones en funcionamiento y se distinguían por su cohesión y su riqueza. Riqueza que era posible apreciar en sus capillas adornadas con valiosas imágenes, cuadros de la escuela potosina y retablos barrocos donados, en algunos casos, por los caciques o por las cofradías. La jurisdicción de Jujuy, había compartido algunos de los procesos comunes al resto del Tucumán en cuanto a la imposición del dominio colonial, aunque también algunos elementos habían diferenciado el modo en que sus sociedades prehispánicas se fueron transformando en indígenas coloniales desde finales del siglo XVI y durante el siglo XVII. Justamente, uno de los factores diferenciadores estuvo centrado en su participación en el negocio de la arriería colonial. En la misma fue importante la práctica en la cría de camélidos, el conocimiento de las rutas prehispánicas y la extensa experiencia en tráfico de caravanas que tenían las sociedades prehispánicas de la zona. La posesión del ganado tradicional (que no se perdió con la conquista) sumado al conocimiento de los diferentes circuitos y caminos prehispánico y a la red vial incaica, les permitió a las comunidades locales una temprana inserción en los nuevos circuitos mercantiles coloniales, especialmente en el transporte de mercancías y animales en pie hacia las zonas mineras. Esta actividad, daba lugar a la posibilidad de pagar el tributo al encomendero en dinero o al menos a tener mayores márgenes de negociación con los encomenderos y de limitar sus abusos en torno al uso de la mano de obra.

La utilización de los rebaños de camélidos indígenas para el transporte de mercancías permitió no sólo acceder al dinero para el pago del tributo sino también para la compra del ganado europeo de transporte, especialmente de mulas que fueron reemplazando paulatinamente a las llamas en los circuitos coloniales. Así, la participación indígena en la arriería se consolidó a lo largo del siglo XVII y se mantuvo hasta comienzos del Siglo XIX, en ese momento los problemas derivados de las Guerras de la Independencia y la posterior disolución de las comunidades indígenas con la consiguiente pérdida de las tierras comunales terminen definitivamente con ella.

## REFERENCIAS

ATJ Archivo de Tribunales de Jujuy

AHPJ- AMVT. Archivo Histórico de la Provincia de Jujuy, Archivo del Marquesado del Valle de Tojo.

AHPJ- AC. Archivo Histórico de la Provincia de Jujuy, Actas Capitulares.

ANB Archivo Nacional de Bolivia

## BIBLIOGRAFÍA

ALBECK, María Esther, Áreas de ocupación agrícola y densidad de ocupación prehispánicas en la Quebrada de Humahuaca, *Avances en Arqueología*, n° 2, Tilcara, Argentina, Facultad de Filosofía y Letras, UBA, 1993, n° 3.

ALBECK, María Esther, El ambiente como generador de hipótesis sobre la dinámica cultural prehispánica en la quebrada de Humahuaca, *Cuadernos*, San Salvador de Jujuy, Argentina, Universidad Nacional de Jujuy, 1992, n° 3.

ALBECK, María Ester y PALOMEQUE, Silvia. Ocupación española de las tierras indígenas de la Puna y "raya del Tucumán" durante el temprano período colonial. *Memoria Americana. Cuadernos de Ethnohistoria*, Universidad de Buenos Aires, 2009, n.17-2.

ASSADOURIAN, Carlos Sempat, El sistema de la economía colonial. *Mercado interno, regiones y espacio económico*, Lima, Instituto de Estudios Peruanos, 1982.

ASSADOURIAN, Carlos Sempat, *Transiciones hacia el sistema colonial andino*, Lima, Perú, El Colegio de México- Instituto de Estudios Peruanos, 1994.





- BAKEWELL, Peter, *Mineros de la Montaña Roja*, Madrid, España, Editorial Alianza, 1989.
- BARRA PEZÓ, Bruno, Arrieros en el partido del Maule (1700-1850), *Revista Universum*, Talca, Chile, 2006, V 21, N° 1:12-27.
- CONTI, Viviana y SICA, Gabriela, Arrieros y arrieraje de la región circumpuneña en la larga duración, 1º Congreso Latinoamericano de Historia Económica, Montevideo, 2007.
- DOUCET, Gastón. Introducción al estudio de la visita del oidor Don Antonio Martínez Luján de Vargas a las encomiendas de indios del Tucumán, *Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana Dr. Emilio Ravignani*, Buenos Aires, 1981, n° XVI.
- FERREIRO, Juan Pablo, De encomiendas y encomenderos. Contribución al estudio de la encomienda temprana, *IIº Jornadas Regionales de Investigación en Humanidades y Ciencias Sociales*, UNJu, Argentina, 1990.
- GLAVE, Luis, *Trajinantes, caminos indígenas en el Perú colonial*, Lima, Perú, Instituto de Apoyo Agrario, 1989.
- HISLOP, Jhon. *The Inka Road System*, New York, Academic Press, 1984.
- LACOSTE, Pablo, El arriero y el transporte terrestre en el cono sur, Mendoza (1780-1800), *Revista de Indias*, España, 2008, Vol. LXVIII, n° 244, 35-68.
- LEVILLIER, Roberto (comp.), *Correspondencia de la ciudad de Buenos Aires con los reyes de España. Documentos del Archivo de Indias*, Madrid, España, Biblioteca del Congreso de la Nación Argentina, 1918.
- LORANDI, Ana María, El servicio personal como agente de desestructuración en el Tucumán colonial, *Revista Andina*, Cusco, Perú, Centro Bartolomé de las Casas, 1988, 6 n° 1.
- LUDLOW, Leonor y SILVA RIQUER, Jorge, *Los negocios y las ganancias de la colonia al México moderno*, Instituto Mora/IHU- UNAM, México, 1993.
- MADRAZO, Guillermo, *Hacienda y encomienda en los Andes. La Puna argentina bajo el Marquesado de Tojo. Siglos XVII-XIX*, Buenos Aires, Argentina, Fondo editorial, 1982.
- MADRAZO, Guillermo, El proceso enfiteútico y las tierras de indios en la Quebrada de Humahuaca (Pcia. De Jujuy, República Argentina). Período Nacional, Andes, *Salta*, CEPIHA, Universidad Nacional de Salta, 1991, N° 1.
- MARTÍNEZ, José Luis, *Pueblos del chañar y el algarrobo. Los atacamas en el siglo XVII*, Santiago de Chile, Dibam-Facultad de Filosofía y Humanidades, Universidad de Chile, 1998.
- MINUTOLO, Cristina (Dir.), *Historia de Tarija. Corpus documental*, Tarija, Bolivia Universidad Autónoma "Juan Misael Saracho", Tomo I, 1986.
- NIELSEN, Axel, "Registro arqueológico de caravanas y economía política en Humahuaca", ponencia presentada al XIIIº Congreso nacional de Arqueología Argentina, 1999.
- NIELSEN, Axel, Por las rutas del Zenta: evidencias directas de tráfico prehispánico entre Humahuaca y las Yungas. En Ortiz, Gabriela y Ventura, Beatriz, *La mitad Verde del Mundo Andino. Investigaciones arqueológicas en la vertiente oriental de los Andes y las tierras bajas de Bolivia y Argentina*, San Salvador de Jujuy, Argentina, Ed. Unju, 2003.
- NÚÑEZ, Lautaro y DILLEHAY, Tom, *Movilidad giratoria, armonía social y desarrollo en los Andes meridionales: patrones de tráfico e interacción económica*, Antofagasta, Chile, Universidad Católica del Norte, 2º Edición, 1995.
- PALOMEQUE, Silvia, "La circulación mercantil en las provincias del interior 1800-1810", en *Anuario*, Tandil, IEHS, 1989, N° 4.
- PALOMEQUE, Silvia, "El mundo indígena (siglos XVI-XVIII)", en Tandeter, Enrique (Dir.), *Nueva Historia Argentina. La sociedad colonial*, Buenos Aires, Argentina, Ed. Sudamericana, 2000.
- RAFFINO et Alt. , La instalación Inka en la sección meridional de Bolivia y extremo Boreal de Argentina", *Comenchingonia*, Córdoba, 1986, n° 4.



RAFFINO, Rodolfo, Integración sur andina en tiempos del Tawantinsuyu. En: ALBÓ et Alt. (Comps.), *La integración surandina. Cinco siglos después*, Cusco, Perú, Centro Bartolomé de Las Casas, Universidad Católica del Norte, Taller de Estudios Andinos, 1996.

RUBIO DURÁN, Francisco, *Tierra y ocupación en el área surandina*, Sevilla, España. Ed. Aconcagua, 1998.

ROJAS, Ricardo (Recop.), *Archivo Capitular de Jujuy. Documentos para la Historia Argentina*, Buenos Aires, Argentina, Editorial Coni, Tomo I, 1913.

ROMANO, Ruggiero, *Coyunturas opuestas. La crisis del siglo XVII en Europa e Hispanoamérica*, México, Fondo de Cultura Económica, 1993.

SÁNCHEZ ALBORNOZ, Nicolás, La extracción de mulas de Jujuy al Perú. Fuentes, volúmenes y negociantes, en *Estudios de Historia Social*, Universidad de Buenos Aires, 1965, Nº 1.

SÁNCHEZ MATAMOROS, Adolfo, *Un tesoro en vasijas de Barro*, Sección Documentos, (Cdom), San Salvador de Jujuy, Prelatura de Humahuaca, 2004.

SÁNCHEZ, Sandra, Fragmento de un tiempo largo. Tilcara entre los siglos XV-XIX, Tesis de Licenciatura, 1996.

SANHUEZA, Cecilia, Tráfico caravanero y arriería colonial en el siglo XVI, *Estudios Atacameños*, San Pedro de Atacama, Chile, Universidad Católica de Chile, 1992, nº 10: 169-182.

SICA, Gabriela, Un grupo indígena frente al dominio colonial en Jujuy: el caso de los Paipayas. Siglo XVII, Tesis de Licenciatura, 1993.

SICA, Gabriela, Del Pukara al pueblo de indios. La sociedad indígena colonial en Jujuy. Siglo XVII, Tesis Doctoral, 2006.

SUÁREZ, Clara Elena, Los arrieros novohispanos en: *Trabajo y Sociedad en la Historia de México. Siglos XVI-XVIII*, CIESAS, México, 1992.

TARRAGÓ, Myriam, Chacras y pukara. Desarrollos sociales tardíos. En: Tarragó, Myriam (Dir.), *Nueva Historia Argentina. Las sociedades prehispánicas*, Buenos Aires, Argentina, Editorial Sudamericana, Tomo I, 2000.

VÁZQUEZ de ESPINOSA, Antonio, *Compendio y descripción de las Indias Occidentales*, Washington, Smithsonian Miscellaneous Collections, 1948.

ZANOLLI, Carlos y LORANDI, Ana María, Tributo y servicio personal en el Tucumán colonial, *Memoria Americana. Cuadernos de Etnohistoria*, Universidad Nacional de Buenos Aires, 1995, Nº 5.

ZANOLLI, Carlos, Rezo por nosotros. Las cofradías de indios de San Antonio de Humahuaca, ponencia presentada al *XVII Jornadas de Historia Económica*, San Miguel de Tucumán, Argentina, 2000.



**Gabriela Sica** ([gsica@arnet.com.ar](mailto:gsica@arnet.com.ar)).

Historiadora. Investigadora Adjunta (CONICET). Directora del Nodo Jujuy del ISHIR Unidad Ejecutora en Red (CONICET). Doctora por la Universidad de Sevilla. Profesora Adjunta en la Facultad de Humanidades y Ciencias Sociales de la Universidad de Jujuy. Ha publicado en revistas especializadas nacionales e internacionales diversos trabajos sobre etnohistoria e historia colonial de Jujuy.