

PUBLICACIONES
DEL
DEPARTAMENTO DE ESTUDIOS ETNOGRAFICOS Y COLONIALES

N.º 1

CAMINOS DE AMERICA

POR

AGUSTIN ZAPATA GOLLAN

CON REFERENCIAS PREVIAS
DE
JUAN MANTOVANI



MINISTERIO DE INSTRUCCION PUBLICA Y FOMENTO
SANTA FE
REPUBLICA ARGENTINA
1940

PUBLICACIONES
DEL
DEPARTAMENTO DE ESTUDIOS ETNOGRAFICOS Y COLONIALES

N.º 1

CAMINOS DE AMERICA

POR

AGUSTIN ZAPATA GOLLAN

CON REFERENCIAS PREVIAS

DE

JUAN MANTOVANI



MINISTERIO DE INSTRUCCION PUBLICA Y FOMENTO
SANTA FE
REPUBLICA ARGENTINA
1940

REFERENCIAS PREVIAS

El Gobierno de Santa Fe encomendó al Doctor Agustín Zapata Gollan la tarea de realizar investigaciones en Archivos y Bibliotecas de América, relacionadas con nuestra historia colonial.

Nuestra Provincia está situada sobre la margen derecha del río Paraná, desde unas leguas más al sur de su confluencia con el río Paraguay hasta unas leguas más al norte de su desembocadura en el Río de la Plata. Esa situación geográfica da a los acontecimientos históricos que se desarrollan en este territorio, sobre todo en la época de la Conquista y de la Colonia, una trascendencia no sólo nacional sino también americana.

Los primeros Fuertes de la Conquista del Río de la Plata se levantan en la tierra que es ahora de Santa Fe. El primer contacto entre las tribus indígenas de nuestro territorio y los exploradores se hizo en tierra santafesina. En esta tierra los compañeros de Caboto levantan el Fuerte de Sancti Spiritus. Este es el lugar desde donde los indígenas señalan el camino que, tras una larga travesía, unía nuestras costas del Paraná, con las regiones del Altiplano y del Perú, hasta tocar el Pacífico. La fundación de Santa Fe por los criollos que bajan desde Asunción capitaneados por Juan de Garay, tiene por objeto señalar y asegurar el camino que uniera a las poblaciones dispersas en los dilatados territorios de América, desde el Paraguay hasta el Perú. En la historia colonial de nuestra ciudad, se pueden seguir los principales aspectos del proceso económico que se desarrollaba a lo largo de las diferentes regiones de este continente. Se pueden comprobar así las restricciones, privilegios y contrabandos a que ese proceso estaba sometido.

* * *

Mientras el Doctor Zapata Gollan daba comienzo en Lima a su tarea, se realizó en esa ciudad el XXVII Congreso Internacional de Americanistas, a cuyas deliberaciones asistió como Vocal de la Sección de Historia y presentó su trabajo sobre los caminos de América.

Este trabajo constituye una síntesis de la información reunida por los primeros cronistas e historiadores sobre los caminos indios y las diferentes embarcaciones utilizadas por los primitivos habitantes de América para recorrer las costas marítimas y los ríos del continente. Esos habitantes trazaron los caminos y las rutas que siguieron los conquistadores primero, y después, en tiempos de la colonia, el intercambio económico de los nuevos centros de población.

La primera parte de este trabajo se refiere a los indios navegantes. Comienza por la navegación india del Caribe en la época precolombiana. Sigue después con las tribus navegantes de la costa del Brasil, con las del Río de la Plata y del Paraná, con las del Estrecho y los canales del sur, y con las de la costa y de las islas del Pacífico. Describe embarcaciones, material y técnica de fabricación, usos y prácticas de cada tribu y región.

La segunda parte alude a los caminos construidos por el hombre americano antes del Descubrimiento. Se refiere, en primer lugar, a la comunicación que existía entre los diferentes grupos indígenas, a lo largo de la ruta que siguieron los hombres de la expedición de Alvar Núñez desde la costa del Atlántico hasta el Paraguay, después de cruzar los montes del Brasil. Luego, trata de los famosos caminos del Inca, y por último, del camino en diagonal que unía nuestra costa del Paraná con el Perú y al que se referían las tribus de las inmediaciones del Fuerte de Sancti Spiritus cuando daban a Caboto noticias de «la tierra adentro» y del «Rey Blanco».

Pero, sin duda, el capítulo de mayor interés es el que se refiere a los caminos incáicos, que despertaron la admiración de los hombres de la Conquista y que han sido y serán siempre un tema inagotable de investigación en los estudios americanistas.

Por último, en « Los caminos de la Colonia », que es el título de la tercera parte de este trabajo, el autor presenta una síntesis de la relación que existió entre el movimiento comercial de la Colonia y los caminos de América. Al final señala la lucha económica que libró el camino que unía el Río de la Plata con el Perú, cerrado al comercio por las leyes.

* * *

Para documentar su trabajo el Doctor Zapata Gollan ha utilizado no sólo el testimonio de los primitivos Cronistas e Historiadores de América, sino también documentos inéditos, puestos a su disposición con el mayor desinterés y facilidad por el Director de la Biblioteca Nacional de Lima Doctor Carlos A. Romero, el Jefe de la Sección Histórica del Archivo Nacional del Perú Doctor Domingo Angulo y el Director del Archivo Eclesiástico Doctor Rubén Vargas Ugarte.

* * *

Como resultado de la labor encomendada al Doctor Zapata Gollan por el Gobierno de la Provincia, se publicará, además, una Etnografía de Santa Fe. En ese trabajo, ya listo, se reúnen antecedentes relacionados con las tribus indígenas que poblaron nuestro territorio. Además, un estudio de algunas toponimias indígenas que existieron o que existen aún en territorio santafesino, y la edición anotada de algunos documentos inéditos relacionados con el privilegio de « puerto preciso » que fué acordado a Santa Fe en la época de la Colonia.

A medida que estos trabajos se planeaban y surgían, fué naciendo la idea de crear una institución que se dedicara especialmente a las investigaciones y estudios que caen dentro de nuestra etnografía e historia colonial. Así fué cómo por iniciativa del Poder Ejecutivo de la Provin-

cia, se dictó la ley n.º. 2902, que crea el Departamento de Estudios Etnográficos y Coloniales⁽¹⁾.

Esta institución se dedicará preferentemente a tareas de investigación científica y propenderá, sin duda alguna, al progreso de los estudios etnográficos y de historia colonial en el país.

(1) Texto de la ley por la que se crea el Departamento de Estudios Etnográficos y Coloniales:

Registrada bajo el n.º 2902.
Santa Fe, 23 de julio de 1940.

Por cuanto: La Legislatura de la Provincia sanciona con fuerza de

L E Y :

Art. 1º — Créase, dependiente del Ministerio de Instrucción Pública y Fomento, un "Departamento de Estudios Etnográficos y Coloniales", que tendrá por finalidad:

- a) Realizar investigaciones originales de carácter etnográfico, histórico, arqueológico y folklórico, vinculadas con esta provincia.
- b) Reunir y organizar el material etnográfico, lingüístico, folklórico, topónimo, arqueológico e histórico necesario para esas investigaciones.
- c) Procurar por todos los medios la colaboración popular para reunir y coleccionar el acervo folklórico de la provincia.
- d) Publicar los estudios e investigaciones que realice este Departamento.
- e) Establecer vinculaciones con instituciones de la misma índole, en especial con las instituciones científicas y universitarias.

Art. 2º — Para la realización de estos fines el Departamento podrá solicitar la cooperación de las instituciones y dependencias de la provincia.

Art. 3º — El Departamento se compondrá de un Director con la asignación mensual de trescientos pesos (\$ 300) y de dos auxiliares de ciento cincuenta pesos (\$ 150) cada uno.

Art. 4º — Mientras no se incorpore a la Ley de Presupuesto los fondos que demande el cumplimiento de la presente ley, se imputarán a Rentas Generales.

Dada en la Sala de Sesiones de la Legislatura de Santa Fe, a los veintiocho días del mes de junio del año mil novecientos cuarenta.

MANUEL J. R. NINCI
Presidente C. de Diputados
Guillermo A. Aranda
Secretario

RAFAEL ARAYA
Presidente C. de Senadores
Ricardo Cullen
Secretario

POR TANTO:

Téngase por ley de la provincia, cúmplase, comuníquese, publíquese y dése al Registro Oficial.

IRIONDO
Juan Mantovani

El plan de trabajo, preparado por el Director y aprobado por el Ministerio, comprende investigaciones de diversas materias: Etnografía y Arqueología; Filología y Folklore; Historia: la conquista del camino, la conquista del indio, la organización social, jurídica y económica, el arte y la iglesia de la Colonia. Comprende también ediciones o reediciones de Crónicas, Memorias, Relaciones de viaje, Historias, Estadísticas y otras publicaciones.

El Departamento tendrá a su cargo, además, la formación de una biblioteca y mapoteca, y procurará la obtención de manuscritos inéditos relacionados con nuestra historia colonial. Organizará también un museo etnográfico y arqueológico.

* * *

Me complace dejar constancia que esta primera publicación del Departamento de Estudios Etnográficos y Coloniales, aparece simultáneamente en «*Archeion*»⁽²⁾, periódico fundado en 1919 y dirigido por el sabio profesor Aldo Mieli. Esta revista especializada en historia de la ciencia, es órgano de la «*Académie Internationale D'Histoire des Sciences*» y del «*Instituto de Historia y Filosofía de la Ciencia de la Universidad Nacional del Litoral*».

JUAN MANTOVANI

Ministro de Instrucción Pública y Fomento

(2) Vol. XXII - 1940 - N° 3.

CAMINOS DE AMERICA (*)

I

INTRODUCCION

Los conquistadores encuentran indios navegantes en los mares y en los ríos de América que muchas veces les guían en sus exploraciones, como los indios del Paraná que guiaron a CABOTO.

Las embarcaciones que utilizan los indígenas, varían en sus características, según el material que pueden utilizar en las regiones donde tienen sus «habitat» ordinario.

También los hombres de la Conquista encuentran caminos y senderos trazados por los indios que siguen a veces, guiados también por los mismos naturales, como ALVAR NÚÑEZ en su travesía de los montes del Brasil para llegar al Paraguay.

Pero sin duda alguna, fueron los caminos del Inca los que despertaron mayor interés y mayor asombro a los conquistadores.

En la América del Sur, el objetivo de la conquista fué llegar al Perú. Unos lo intentaron por el lado del Atlántico y otros por el Pacífico.

Los indios que ocupaban el actual territorio de Santa Fe (Argentina) a la altura donde desemboca el Carcarañá en el Río Paraná, indican a CABOTO el camino de la «tierra adentro», para llegar a las Sierras de la Plata. Es ese el camino que después describiría CONCOLORCORVO en su *Lazarillo*. Pero a los dominios del Inca, llegaron los hombres que le buscaban siguiendo los caminos del lado del Pacífico.

(*) Presentado al XXVII Congreso Internacional de Americanistas reunido en Lima en el mes de Septiembre del año 1939.

Desde los comienzos de la Conquista, se forman así en América, dos corrientes distintas en procura de un mismo fin: la del Atlántico y la del Pacífico. Y durante la vida Colonial, se desarrolla la lucha económica de América entre los dos núcleos formados a cada lado del continente: el Perú del lado del Pacífico y el Río de la Plata del lado del Atlántico. Y esta lucha económica fué en realidad un conflicto de caminos: el camino de CONCOLORCORVO, que unía en diagonal el Río de la Plata con el Alto Perú, en competencia con los otros caminos que comunicaban el Virreynato del Perú con el resto del mundo.

Puede decirse entonces, que la historia de América se encuentra sintetizada en la historia de sus caminos¹.

(¹) El Gobernador de Santa Fe (Argentina) Doctor MANUEL M. DE IRIONDO, por el Ministerio de Instrucción Pública a cargo del Profesor JUAN MANTOVANI, con fecha 21 de Octubre de 1938, me ha encomendado la misión de realizar investigaciones históricas en los Archivos y Bibliotecas de América relacionadas con la vida colonial del Río de la Plata y especialmente de Santa Fe. Uno de los aspectos más interesantes de la Historia del Río de la Plata, es la lucha económica de sus caminos y de sus puertos, con las disposiciones legales que trataban de mantenerlos cerrados. En las investigaciones realizadas durante mi permanencia en Lima, he recogido gran parte del material utilizado en el presente trabajo gracias a la amabilidad del Doctor CARLOS A. ROMERO, Director de la Biblioteca Nacional de Lima, quien en todo momento facilitó ampliamente mi tarea con una generosidad que obliga a mi reconocimiento. También me complace agradecer, la cooperación eficazísima del Jefe de la Sección Histórica del Archivo Nacional, Doctor DOMINGO ÁNGULO, y del Doctor RUBEN VARGAS UGARTE, Director del Archivo Eclesiástico de Lima.

II

INDIOS NAVEGANTES

EL CARIBE

Noticias recogidas por Colón. — Las "almadías". — Resguardos para las embarcaciones indígenas. — El Orinoco. — La costa de Paría. — Embarcaciones a vela. — Construcción y calafateo de las naves indígenas. — La navegación india en el Archipiélago y en el Istmo. — Tradiciones indígenas.

Las primeras noticias sobre la navegación de los indígenas del Caribe, las recoge el mismo COLÓN. En sus relatos encontramos a cada paso, referencias a las embarcaciones indias, con la precisión necesaria para poder establecer sus características.

En su primer viaje, al día siguiente de llegar a tierra, observa que los naturales de la isla vienen «a la nao con almadías que son hechas del pié de un árbol como un barco luengo y todo de un pedazo y labrado muy a maravilla según la tierra y grandes, en que algunas venían 40 o 45 hombres; y otras mas pequeñas fasta haber dellas en que venia un solo hombre. Remaban con un palo como de fornero y anda a maravilla y si se le trastorna luego, se echan todos a nadar y la enderezan y vacían con calabazas que traen ellos».

Esta observación consignada en el Diario de Viaje, establece, que las embarcaciones estaban «hechas del pié de un árbol»; que eran de una sola pieza; que estaban labradas; que los remos eran como pala de panadero; que había dos clases de embarcaciones y que unas eran grandes, «como un barco luengo» donde venían 40 y 45 hombres, y otras pequeñas, para un solo remero.

Otro día anota: «...una almadia o canoa hecha de un madero tan grande como una fusta de 12 bancos, muy hermosa, varada debajo de una atarazana o ramada hecha de madera y cubierta de grandes hojas de palma, por manera que ni el sol ni el agua le podían hacer daño».

Aquí se nos da una noticia breve sobre la existencia de resguardos hechos especialmente para las embarcaciones indígenas y que recordaban a los conquistadores, las atarazanas de los puertos de Europa.

Sobre la longitud de estas canoas y su capacidad, se consigna en el mismo documento, un nuevo dato el 3 de Diciembre, cuando observa, «una almadia o canoa de 95 palmos de longura, de un solo madero, muy hermosa y que en ella cabrían y navegarían ciento y cincuenta personas». Pero en esta rápida anotación insiste además en decir que esa embarcación estaba construida «de un solo madero» y que además era «muy hermosa». En otra oportunidad observan en una caleta, «cinco muy grandes almadias que los indios llaman canoa, como fustes, muy hermosas y labradas, que diz era placer vellas». Más adelante dice el mismo documento, que «fueron a dar en una atarazana muy bien ordenada y cubierta, que ni sol ni agua no les podía hacer daño y debajo della habia otra canoa hecha de un madero como las otras, como una fusta de 17 bancos, que era placer ver las labores que tenia y su hermosura».

Esta anotación nos dice, no sólo el tamaño de las embarcaciones y su construcción en «un madero como las otras», sino que también se refiere a las labores que las adornan.

Además, en la carta que escribió a RAFAEL SANCHEZ, Tesorero de los Reyes Católicos, dice COLÓN: «Cada una de estas islas, posee muchas canoas, de sólida y compacta madera, aunque estrechas, parecidas no obstante en la longitud y forma a nuestras fustas, pero mas veloces en su curso; se les dá solo a remo la dirección. Las hay grandes, medianas y pequeñas; con todo, las mayores tienen disposición para diez y ocho bancos de remeros, y con ellas navegan a todas aquellas islas, que son innumerables y con las que tienen su mutuo comercio. Vi algunas de estas canoas que llevaban hasta setenta y ochenta remeros».

COLÓN clasifica por su tamaño, en tres clases a las embarcaciones del Caribe: grandes, medianas y pequeñas. Además dice que son «muchas» las canoas que en aquellas islas «innumerables», hacen el tráfico y el «mútuo comercio» y que solo se manejan y dirigen «a remo».

Por último, en su tercer Viaje, cuando recorre la desembocadura del Orinoco y la costa de Paría, anota: «Las canoas de ellos son muy grandes, y de mayor hechura que no son estas otras y mas livianas, y en el medio de cada una tienen un apartamento como cámara en que vi que andaban los principales con sus mujeres».

De acuerdo con esta observación, las embarcaciones que navegaban en la costa del actual territorio de Venezuela, eran más grandes y más livianas, y llevaban, además una construcción en el medio, como una «cámara».

Según lo observa FERNANDO MARQUEZ MIRANDA en su trabajo sobre *La navegación primitiva y las canoas monoaxilas*, presentado al Congreso Americanista de New York en 1930, al citar las anotaciones de PAUL GAFFAREL a la edición francesa de ANGLERIA, la construcción de las embarcaciones del Caribe, se hace siempre en un solo tronco de árbol.



Fig. 1. Canoa indígena del Caribe (tomada de GONZALO FERNÁNDEZ DE OVIEDO y VALDES, *Historia general y natural de las Indias, islas y Tierra Firme del mar Océano*, Madrid, 1851)

Pero, además, los primeros exploradores del Caribe encontraron en sus aguas, embarcaciones a vela, «tan grande como una galera», según lo dice HEREDIA en el Cap. V. Decada I Libro V, citado por el Dr. CRESCENCIO CARRILLO Y ANCONA en las páginas que dedica a *El comercio en Yucatán antes del Descubrimiento*, presentado al Undécimo Congreso de Americanistas, reunido en México en 1895.

Estas embarcaciones que llevaban una especie de «cámara» tejida con estera de palma y de henequen, donde iban las mujeres con sus hijos y la mercadería, «sin que el agua de la

Mar ni del Cielo, dice HERRERA, les pudiera mojar», nos recuerdan a las que vió el mismo COLÓN en su exploración por la desembocadura del Orinoco y golfo de Paría.

Dice RAFAEL MONLEÓN, en su monografía sobre *Las embarcaciones americanas en la época del descubrimiento*, que las canoas que navegaban en el río Chagre, como las que recorrían el Parí, tenían también en el medio una choza hecha de hojas de palmeras, cañas y esterillas, abovedadas y divididas interiormente, y que sin duda eran así las embarcaciones que vió COLÓN «con su casa en el medio», pues ésta es la característica de las embarcaciones primitivas del trópico.

BERNAL DIAZ DEL CASTILLO, en la *Historia verdadera de la Conquista de la Nueva España*, al tratar del descubrimiento del Yucatán, dice que vieron llegar diez canoas muy grandes y que estas canoas que eran de las llamadas piraguas, venían cargadas de indios. Estas embarcaciones navegaban a remo y a vela: «venían a remo y vela». Y según esta misma descripción, no eran más que troncos de árboles cavados y ahuecados: «son canoas hechas a manera de artesas y son grandes y de maderos gruesos y cavados de arte que esté hueco y todos son de un madero; y hay muchas de ellas en que caben cuarenta indios».

Sobre las embarcaciones indígenas de la zona del Orinoco trae una interesante descripción, el P. JOSÉ GUMILLA de la Compañía de Jesús, en su libro *El Orinoco ilustrado y defendido, Historia Natural Civil y Geográfica de este gran Río y sus caudalosas vertientes*.

«Con fuego y agua, tiempo, flema y paciencia, dice el Padre GUMILLA, reducen a canoas o a piraguas, los troncos de los árboles más diformes de lo que puede pensar el que solo tiene luz y noticia de los astilleros de Europa». Estas embarcaciones llevan además de la popa y de la proa, «que son añadidas», una tabla en cada banda a todo lo largo para impedir que el agua entre a bordo.

Para calafatearlas, machacaban la corteza de una planta que crece en la orilla del río y del mar, preparando así una masa fibrosa y pegajosa de gran resistencia, que permitía desafiar, no sólo las olas del Orinoco agitadas por los vientos del Este, sino también los riesgos de una navegación marítima. El autor citado dice que se podría ir en estas embarcaciones «con

la misma seguridad y riesgo como si fuera un buen barco de Cádiz».

Para construir sus embarcaciones, cortaban el árbol con hachas de pedernal, y luego, por medio del fuego iban excavando el tronco. Después de haberlo ahuecado, llenaban la cavidad con agua que calentaban a fuego lento hasta que cedían los costados y podían introducir en el hueco, travesaños de madera firme que ayudaban a darle la forma definitiva a la embarcación. Concluida esta tarea, retiraban el fuego, apagaban el que se había prendido en la superficie exterior del tronco y con gran prolijidad, durante muchos días, quitaban el carbón que se había formado en su parte interior y externa «hasta que toda la canoa quedaba con un lustre como de azabache que resulta del carbón bruñido, dice el P. GUMILLA, y es de saber que aquel poco carbón exterior que le queda, es una defensa grande para que el agua no dañe ni pudra las embarcaciones».

Cuando el oleaje es demasiado fuerte, los indígenas del Orinoco, como los de Nueva Guinea, unen dos canoas por la proa, el centro y la popa, con maderas resistentes.

«La necesidad de pescar o de atravesar un largo río, o un brazo de mar, dice D' ORBIGNY en *L'Homme Américain*, a menudo ha impulsado al hombre americano a ocuparse de navegación; por lo menos en tesis general puede decirse, que en el instante de la Conquista este arte estaba todavía menos avanzado que los otros».

Más de 360 islas que forman el Archipiélago del Caribe, hicieron navegantes a sus primitivos pobladores; por eso dice con razón CARLOS CUERVO MARQUES, en su *Orígenes etnográficos de Colombia*, que «los Caribes, como los primeros sajones, verdaderos reyes del mar, se ríen de los vientos y de las tempestades».

Con sus embarcaciones, los Caribes, cruzaron de una isla a otra y luego se aventuraron por las costas de la tierra firme. El mismo autor citado, dice que «desde las costas de la Guayana y probablemente también de las Antillas, la familia Caribe principió a extenderse en todas las direcciones; primero a lo largo de la costa comprendida entre las bocas del Orinoco y el Darien, y más tarde, remontando el curso de los ríos». Cuando en sus navegaciones los Caribes perdían de vista la costa, se sabían guiar por las estrellas o por el sol.

Los indios del Istmo, navegan por las costas del Pacífico y llegan hasta las costas del actual territorio de Colombia y una gran parte del Ecuador, en sus grandes balsas.

Pero los Caribes no sólo navegan por las costas marítimas. Unas tribus remontan el Orinoco, hasta el lago Maracaibo, mientras otras navegan en el Magdalena.

«El curso de los ríos, dice el autor citado refiriéndose a estas navegaciones indígenas, fué la amplia vía que siguieron las invasiones para dirigirse del litoral al interior».

Una remotísima tradición indígena que recoge el mismo CUERVO MARQUES en su estudio sobre los orígenes etnográficos de Colombia, nos revela además que esas mismas tribus sabían que sus antepasados llegaron navegando a esas regiones. «Tenían la tradición, dice, que en tiempos anteriores había del otro lado del río Magdalena una gran sombra recostada, con figura humana, llamada Are, que labró en madera rostros humanos y los arrojó al río a cuyo contacto se convirtieron en hombres y mujeres, progenitores de sus nacionalidades».

Dentro de la antigua gobernación de Serpa, que se llamó luego la Nueva Andalucía y en lengua de indios, la Guayana, existía un territorio que iba desde las bocas del Orinoco hacia la isla de la Trinidad ocupado por los indios Aruacos, agricultores que vivían en poblaciones junto al mar. Conservaban en la época de la Conquista, la tradición de las guerras que sostuvieron con los indios Caribes para desalojarlos de esa tierra para lo cual, decían, que llegaron en unos navíos desde el lado de donde nace el sol. Frecuentemente tenían sus batallas con los mismos Caribes a quienes salían a buscar al mar en verdaderas armadas de piraguas, construídas en un solo tronco donde navegaban hasta 40 hombres.

LA COSTA DEL BRASIL

El Diario de Pigafetta. — La carta de Luis Ramírez. — Los Tupi-guaraní.

Los primeros exploradores de la costa del Brasil, también se encuentran con indios navegantes que salen a recibirles en sus canoas.

ANTONIO PIGAFETTA en su *Diario* de la expedición de

MAGALLANES, dice que las canoas que pudieron observar en Río de Janeiro, «están hechas de un tronco de árbol ahuecado por medio de una piedra cortante»; y agrega, que eran tan grandes que «cabén treinta y aun cuarenta hombres, que bogan con remos parecidos a las palas de nuestros panaderos».

En la carta de LUIS RAMIREZ, compañero de CABOTO en la expedición al Río de la Plata, se encuentran referencias a esas canoas de los indios, que navegaban en la costa del Brasil y que les salen al encuentro desde la altura de Santa Catalina: «... estando en esto, dice, vino a la nao capitana de esta armada una canoa de indios...». Más adelante anota: «otro día de mañana vimos venir otra canoa...»; o «estando en esto vimos venir una canoa de indios...». LUIS RAMIREZ no describe esas embarcaciones indígenas como lo hizo PIGAFETTA; sólo se limita a anotar la existencia de indios navegantes a la altura de Santa Catalina.

Dice A. METREUX en su libro sobre *La Civilisation materielle des tribus Tupi-Guarani*, que estos indios del Brasil, son con los Caribes, los más hábiles navegantes de la América del Sur; y agrega que, «toda la raza Tupi-Guaraní, merece a justo título el sobrenombre de «Fenicios de América», discernido por HERVAS sólo a los Omaguas».

Las canoas que estos indios utilizaban para la guerra, eran de una largura notable. Los montes del Brasil les proporcionaban el elemento necesario para construirlas, en sus árboles gigantescos y según el testimonio de viajeros y exploradores, era un verdadero juego para los indios, derribar un árbol y fabricarse una canoa de 15 metros de largo.

METREUX, en la obra citada, transcribe un párrafo del Padre ANCHIETA transcrito por SIMEO DE VASCONCELLOS, que se refiere a estas embarcaciones y a la manera que los indígenas tenían de navegar y de utilizar sus remos como armas defensivas en los casos necesarios. «E quando o pede o perigo, dice el autor citado, com o mesmo remo, se escudan por que era seu remar em pé e tinham os remos huns como escudetes com que aparavam as frechas dos contrarios».

Los remeros iban de pie y manejaban con gran destreza los remos, que tenían diversas formas según la tribu, como lo establece el mismo METREUX. Los Tupinambá, los usaban lanceolados; los Chipayas, los usaban redondos u ovals; los Ca-

mayurá, de bordes paralelos y los indígenas de la Bahía de Río de Janeiro, los tomaban con ambas manos por el medio y ramaban introduciendo alternativamente sus extremos en el agua.

El Visconde PORTO SEGURO en su *Historia Geral do Brazil antes de su separação e Indcpendença de Portugal*, se refiere a las canoas que hacían los indígenas en un solo tronco carcomido por dentro con la ayuda del fuego, que navegaban impulsadas hasta por cincuenta o sesenta hombres «esactamente, dice, como as antigas pentecontores no velho continente»; y a las que se fabricaban sólo con la corteza del árbol «com pontaletes no meio e apertadas com cipos para ficar convexa». Agrega este mismo autor, que los Gaites de Pernambuco hacían canoas de periperis como los antiguos egipcios las fabricaban de papyrus.

Refiriéndose a estas embarcaciones fabricadas en una sola pieza con la corteza de los árboles, dice el ya citado RAFAEL MONLEÓN, que «este tipo de fragilidad extrema es muy interesante por su antigüedad y sencilles primitiva» y que estas embarcaciones eran también las que utilizaban las tribus del Amazonas.

EL RÍO DE LA PLATA

Observaciones del Ulrich Schmidel. — Los Timbues. — Los Corondas. — Los Mecoretás. — Los Mepenes. — Observaciones de Luis Ramírez. — Navegación del Paraná. — Embarcaciones construídas en Asunción. — Los indios Payaguá.

El cronista de la expedición de don PEDRO DE MENDOZA al Río de la Plata, ULRICO SCHMIDEL, ha dejado también referencias a las navegaciones fluviales de los indios que poblaban las islas y las costas del Paraná y del Paraguay.

«También tienen, dice SCHMIDEL, de las canoas que allá afuera en Alemania se llaman barquillas». Y estas canoas indias, según la copia de un documento del Archivo de Indias, que se encuentra en la Biblioteca Nacional de Buenos Aires citado por EDMUNDO WERNICKE en su traducción de SCHMIDEL eran de difícil y peligroso manejo para los cristianos.

El mismo SCHMIDEL nos hace la descripción de esas embarcaciones del Paraná: «Estas barquillas son hechas de un árbol y las barquillas tienen un ancho de 3 pies en el fondo y

un largo de ochenta pies. En todo tiempo viajan en ellas hasta diez y seis hombres y todos deben remar como los pescadores en Alemania y tienen remos, como los pescadores en Alemania. fuera de que no son reforzados con hierro abajo en la punta».

Sobre la capacidad de las canoas, WERNICKE anota que según STADE HANS VON HOMBERG, capítulo XLI, estas mismas canoas en el Brasil, llevaban a bordo hasta 18 hombres.

De acuerdo con el testimonio de SCHMIDEL, los indios Timbues que ocupaban la margen derecha del Río Paraná a inmediaciones del sitio que hoy ocupa la ciudad de Rosario, salieron a recibirles en 400 canoas que llevaban a bordo 16 hombres cada una.

Remontando el Paraná y sobre su misma margen derecha se encontraban un poco más al norte de los Timbues, los indios Corondas que «tienen también muchísimas canoas», lo mismo que los indios Mocoretás. Los Mepenes, que habitan también las riberas del mismo río, tenían canoas con capacidad para 20 hombres y en ellas hacían también la guerra... «En una canoa, dice SCHMIDEL, pueden viajar hasta 20 personas»; y estos indios que según el cronista alemán, que tenían «mas canoas o barquillas que cualquier otra nación que nosotros hasta ahora hemos visto aquí», salieron en ellas en actitud hostil: «nos recibieron en modo de guerra sobre el río con 500 canoas».

Esta abundancia de canoas en el río Paraná, la anota SCHMIDEL a cada paso de su relato.

El ya citado LUIS RAMIREZ, que remontó este río antes que SCHMIDEL, también recuerda las canoas indígenas del Paraná que en momentos de hambre para los compañeros de CABOTO, llegaron cargadas de bastimentos por los indios amigos: «lo primero que hizo, fué enviarnos hasta veinte canoas cargadas de bastimentos de la tierra las cuales, llegaron al tiempo que en la tal necesidad estábamos, como tengo dicho».

Estos indios hablaban de la existencia de unas tierras donde abundaba el oro y la plata: «e estas generaciones, dice DIEGO GARCÍA en su «Relación», dan nuevas deste Paraguay, que en el hay mucho oro e plata e grandes riquezas e piedras preciosas».

Los indios del Río de la Plata indican también a los hombres de CABOTO, el camino que deben seguir aguas arriba, para llegar a las Sierras de donde algunos exploradores, según las

noticias que se tenían, habían regresado cargados con la primera plata de América.

La navegación era difícil para los barcos de España: «Las naos no podían pasar por el Paraná adentro, dice la carta de LUIS RAMÍREZ, a causa de los muchos bajos que había». «Este río, dice refiriéndose a la desembocadura del Paraná, es muy caudaloso, tiene de boca XXV leguas largas». Y luego, agrega: «en este río pasamos muchos trabajos y peligros, así por no saber la canal, como por haber muchos bajos en el».

De las generaciones que encuentra en la margen derecha del Paraná en su último tramo, a la altura de la desembocadura del río Carcarañá, dice que «es gente muy bien dispuesta». Y así, por medio de sus «lenguas», se va informando del camino que debe seguir. Sin embargo, más al norte, entre los ríos Santa Lucía y Corriente, tributarios del Paraná, se encuentra con los indios Mepenes, que tratan de impedirle el paso y que según MANUEL FLORENCIO MANTILLA en su *Crónica Histórica de la Provincia de Corrientes*, el nombre de esas tribus se deriva de *mee*, que significa dar, *pee*, que quiere decir camino y *nee* que es lo mismo que no; lo que etimológicamente significaría «los que no dan camino».

Desde los primeros tiempos de Asunción, se construyeron diferentes tipos de embarcaciones para la navegación fluvial y a fines del siglo XVIII, se construían siete clases distintas que se llamaban: *barcos*, *botes*, *garandumbas*, *piraguas*, *bal-sas*, *lanchas* y *canoas*. Los barcos grandes cargaban hasta 4000 quintales; los medianos hasta 3000 y los botes y lanchas hasta 2000. Navegaban a remo y con una vela redonda que llevaban en un solo palo a proa.

Las garandumbas eran unas bateas chatas que cargaban hasta 8000 quintales, pero que sólo se utilizaban para navegar aguas abajo y se les vendía como leña en el puerto de destino.

Cuando los barcos grandes remontaban el río Paraná, levantaban el palo mayor—que durante la bajada del río lo habían llevado sobre cubierta—aprovechando así los vientos del sur y del sureste; y en los días de calmas, navegaban a la sirga y a remo, como lo hacían también los barcos de CABOTO y de MENDOZA que surcaban las aguas del Paraná en los tiempos de la Conquista.

La primitiva embarcación de los indios Payaguá es la que describe FELIX DE AZARA en la *Geografía Física y Esférica de las Provincias del Paraguay y Misiones Guaraníes*.

Estas embarcaciones «constan de tres palmos, los dos verticales y el tercero es corvo de popa a proa», dice AZARA.

El indio Payaguá utilizaba como remo un palo flexible de tres varas de largo que terminaba en figura de lanza. La última parte del remo tenía una vara de largo y las dos varas restantes, formaban el mango o empuñadura. Se sentaban en el plan de la canoa para pescar, mientras se dejaban llevar por la corriente, pero cuando bogaban se ponían en pie, sobre la extremidad de la popa.

LA ZONA MAGALLÁNICA

Onas, Alakalufes y Yámanas. — Observaciones del P. Joseph de Acosta. — Observaciones de los hombres de Loaysa, de Ladrillero, del Comandante Byron y de la fragata de S. M. Santa María de la Cabeza. — Las embarcaciones indígenas en la exploración y conquista de las tierras australes

Los Onas que viven en la Tierra del Fuego, no son navegantes, en cambio navegan los Alakalufes y los Yámanas, que viven en la región de los canales. Estas dos tribus cruzan hasta ahora con sus piraguas desde la Isla Stewart hasta los canales occidentales de la Patagonia al norte del Estrecho y el canal Beagle y los canales que separan las islas del sur hasta el Cabo de Hornos en el grupo Hermite. Los Alakalufes, se extienden hacia los canales del norte del Estrecho, mientras que los Yámanas navegan por los canales del sur.

El P. JOSEPH DE ACOSTA en su *Historia Natural y Moral de las Indias*, al referirse a estos habitantes del Estrecho, dice que «los indios que habitan a la banda del sur son pocos, chicos y ruines», mientras que «los que habitan a la banda del norte son grandes y valientes».

La distinción que hace el P. ACOSTA entre los habitantes que ocupan el extremo meridional de América, corresponde en líneas generales, a las características que en la zona austral de este continente, distingue a los indios navegantes de los que no lo son; porque mientras los Onas y los Patagones son hombres bien desarrollados físicamente, tanto los Alakalufes como los

Yámanas, que pasan la vida en sus piraguas, son bajos y de piernas deformadas.

Estas dos tribus navegantes de la zona antártica de América, construyen sus pequeñas embarcaciones con la corteza de los árboles.

Los hombres de la expedición de LOAYSA, como lo recuerda GONZALO FERNANDEZ DE OVIEDO Y VALDES en su *Historia General y Natural de las Indias, Islas y Tierra Firme del Mar Océano*, después de pasar la primer angostura del Estrecho, descubren unos puertos muy buenos sobre la costa del norte donde fondean y se encuentran con «una canoa de cortezas de árboles con la armazón y cuaderna de costillas de ballena y cinco nahes, o remos, como palas, para remar».

En el relato de la expedición de LADRILLERO a las tierras magallánicas, se encuentran descripciones de las canoas que utilizaban los indígenas en los canales. «Ya se habían huido con sus canoas, dice el relato, en las cuales llevan sus casas que hacen de cortezas de árboles tan bien como las canoas que son así mismo de las dichas cortezas, cocidas con junquillos de ballena, a las cuales fortalecen con barrotes delgados de varas de grosor de un dedo y aforradas de paja o espartillo, como los barrotes y la corteza, como pájaro en su nido; la hechura de ellas es como luna de cuatro días con unas puntas elevadas . . .». Más adelante, en su viaje hacia el Estrecho por la costa del Pacífico, encuentra otros «indios marinos que traen unas canoas de tres tablas, que al mismo tiempo les sirven de habitación: «su habitación, dice, es en la canoa do traen sus hijos y mujeres». Más al sur vuelven a encontrar las canoas de cortezas de árboles cocidas: «sus canoas son hechas de corteza de árbol tan gruesa como un dedo, la cual cosen una con otra». Estas embarcaciones a pesar de su débil construcción servían a los indios, para aventurarse en la difícil navegación de los canales del sur. «Son tan tiernas, dice el relato citado, que si el hombre entra a dentro, como no sabe la maña, la rompe y la aniega luego». Y sin embargo, esas eran las canoas con que los indios iban de una a otra isla: «con las cuales canoas andan de isla en isla comiendo mariscos con sus mujeres e hijos».

En el *Viaje del Comandante Byron alrededor del Mundo*, se lee que los barcos en que navegan los indígenas de los canales del sur, «son casi todos hechos de cortezas de árboles y no

tienen más capacidad que la que basta para contener una familia; son por consiguiente, muy ligeros y cuando los salvajes saltan a tierra los sacan a la playa a donde no les alcance la marea».

En la *Relación del último Viaje al Estrecho de Magallanes de la Fragata de S. M. Santa María de la Cabeza, en los años de 1875 y 1876*, se encuentra esta descripción de las embarcaciones que cruzan los canales del extremo meridional de América: «las canoas son de la corteza del árbol que dá la resina, cuyo mayor espesor no excede de una pulgada: se compone de tres piezas, formando la del medio la quilla, roda, codaste y plan de ella y las otras dos los costados. Es admirable la industria con que pelan estos árboles, no teniendo para este efecto más instrumento que un pedernal algo puntiagudo y trabajado con que hacen unas cortaduras o incisiones circulares en los dos extremos del tronco y después una de alto abajo que las une; y a fuerza de paciencia y maña, van sacando en una pieza, la cáscara de todo el tronco, del largo que ha de tener la canoa».



Fig. 2. Canoa indígena del Canal de Beagle (tomada de GIACOMO BOVE. *Expedición Austral Argentina. Informes preliminares, etc.*, Buenos Aires, 1883).

En esta misma *Relación*, se describe el procedimiento que usaban los indígenas para conseguir la curvatura que le dan a sus embarcaciones que llegaban a tener hasta 32 pies de largo. Las tres piezas que forman estas canoas, están unidas por costuras de juncos secos y «calafateadas» con paja y lodo para

impedir la entrada del agua. Podían embarcarse 9 o 10 hombres y se impulsaban a fuerza de remos en formas de canaletas que manejaban las mujeres, aunque a veces solían ayudarse con una especie de vela que fabricaban con cueros de lobos marinos y que aplicaban a la proa.

En estas piraguas pasan hasta ahora su vida los indios navegantes de los canales fueguinos como lo hacían en las épocas pre-colombianas y ha sido quizás este género de vida el que ha contribuido a darles el aspecto contrahecho y endeble que ya observaron los que acompañaron a LOAYSA en su famosa expedición.

Las primeras exploraciones por los canales y las costas de la zona austral de América, también se hicieron en muchos casos utilizando las embarcaciones indígenas. En el viaje de D. GARCÍA HURTADO DE MENDOZA al sur de Valdivia, cuando la fundación de Osorno, dice un documento publicado por D. CALUDIO GAY en su *Historia Física y Política de Chile*, que al llegar a la desembocadura del río Pursilla, «mandó buscar barcos o piraguas, como las llaman los naturales, pues las hacen de tablas largas y las cosen con cortezas de árboles y van en cada una diez o doce remeros».

En el Tomo 269 de *Manuscritos Diversos* de la Biblioteca Nacional de Lima se conservan unos legajos relacionados con las exploraciones que a fines del siglo XVIII se intentaron hacer en las islas y canales del sur con el navío «San Lorenzo» que zarpó desde el Callao. Al llegar al puerto de San Carlos, el Jefe de la expedición pidió al gobernador un práctico «para ir al reconocimiento de la isla de Madre de Dios» y le contesta el gobernador, que el único práctico que hay en toda la región, es un piloto, FRANCISCO MACHADO, que «solo alcanzó al puerto de Campana en una de las expediciones que de orden de S. M. ha despachado al reconocimiento de varias islas y Caletas de esta Archipiélago»; y cuando este piloto viene a bordo, declara que a ese camino del Estrecho, lo anduvo solo una vez «y en piraguas».

LA COSTA DEL PACÍFICO

Datos recogidos por el P. Cobo. — Las embarcaciones indígenas según José Toribio Medina. — Las embarcaciones de los indios según el P. Joseph de Acosta. — Descripción de embarcaciones indias por el P. Fray Reginaldo de Lizárraga. — Embarcaciones de cuero. — Tradición de los indios de Arica y de Ica sobre antiguas navegaciones hasta las islas del Poniente. — Los indios de Manta, de Tumbes, de Paíta, de Huanchaco y de Chilca. — Embarcaciones de juncos.

Los primeros cronistas de la Conquista se refieren a las embarcaciones que usaban los indios que ocupaban la zona austral de Chile. En la *Historia del Nuevo Mundo* del Padre BERNABÉ COBO, se encuentra una descripción de estas embarcaciones. Según el cronista jesuita, tenían tres tablas; la tabla que formaba el plan era un poco curva, con las puntas levantadas; las tablas laterales se unían torciéndolas a fuego primero, para que se adaptaran bien al plan, al que se cosían luego «con un hilo grueso hecho de ciertas cañas bravas mojadas agujereando por donde ha de entrar el hilo con un diente de animal». Estas canoas estaban calafateadas con una especie de estopa que hacían con hojas y como este material no impedía que la canoa hiciera agua, iba siempre a bordo un muchacho achicando con una calabaza.

Dice JOSÉ TORIBIO MEDINA en su obra sobre *Los aborígenes de Chile*, que la embarcación más común en la parte central del territorio chileno, eran las balsas que llamaban Thagi, fabricadas con haces de enea y totoras que al atarlos unos con otros les daban la forma de una embarcación con popa y proa. Además fabricaban unas balsas muy livianas de magüey y otras de ciprés. Dice el mismo MEDINA, que a pesar de la fragilidad de sus embarcaciones, los indios de la isla de la Mocha desafiaban con ellas la bravura del mar y que cuando navegaban entonaban una canción pidiéndole que les dejara pasar «a comerciar prósperamente».

Los indios Chonos fabricaban canoas en un tronco de árbol ahuecándolo a fuego y raspándolo luego con unas conchas marinas. A veces se ayudaban en su navegación colocando una pequeña vela de cuero de lobo de mar. El tipo de las piraguas de tres tablas cosidas con hilo fabricado con unas cortezas y fibras de cañas majadas, era utilizado especialmente por los

indios de Chiloé. Estas piraguas podían cargar hasta 200 quintales de peso y eran impulsadas por 8 o 10 remeros y dirigidas por un indio desde la popa con una pala que hacía las veces de timón y a veces solían levantar también una vela.



Fig. 3. Balsa de cueros de lobo (Chile) (tomada de M. FREZIER. *Relation du voyage aux côtes du Chily et du Perou, fait pendant les années 1712, 1713 & 1714.* Paris, 1716).

Los indios de Arica fabricaban sus barcos con cueros de lobos marinos llenos de aire, que según el testimonio de la *Historia Natural y Moral de Indias* del P. JOSEPH DE ACOSTA, era el mismo sistema, que empleaban los indios de Ica. Dice este historiador jesuita, que los naturales de Ica, «solían ir a pescar en unos cueros o pellejos de lobos marinos hinchados y de tiempo en tiempo, lo soplaban como a pelotas de viento para que no se hundiesen».

El fraile dominico Fray REGINALDO DE LIZÁRRAGA, en su *Descripción breve de toda la Tierra del Perú, Tucumán, Río de la Plata y Chile*, dice que estas balsas de cueros de lobos marinos llenos de viento, se usaban en la costa desde Arica a Copiapó y nos ha dejado además de este dato, una breve descripción de estas embarcaciones.



Fig. 4. Balsa o embarcación de pieles de foca en Cobija (Bolivia) (tomada de ALCIDE D'ORBIGNY. *Voyage dans l'Amérique Méridionale*, Paris, 1844).

Dice LIZÁRRAGA, que a los cueros de lobo «cosenlos tan fuertemente que no les puede entrar gota de agua; la costura está para arriba y el ombligo en medio de la balsilla, en el cual cosen una tripilla de dos palmos de largo por donde la hinchan y luego la revuelven y tuersen y enroscan. Cuando sienten que la balsilla está floja, desenroscan la tripilla y tornan a hinchar

su balsa usando de canaletas por remos y no sufre cada balsilla sino una persona; la que sufre dos es muy grande». Y luego agrega: «entran la mar adentro en ellas seis leguas y mas».

Según el P. ACOSTA, en estas balsas, antiguamente, los indios de la costa se internaban hasta algunas islas del Pacífico.

«Cuentan los indios de Ica y los de Arica, dice el historiador jesuíta, que solían antiguamente navegar a unas islas al poniente muy lejos y la navegación era en unos cueros de lobos marinos hinchados. De manera que no faltan indicios de que se halla navegado la mar del Sur antes que vinieran los españoles por ella».

El cronista LIZÁRRAGA, nos da algunas referencias sobre otros indios navegantes de la costa del Pacífico. Hablando de los indios de Manta, nos dice que, «los indios de este puerto son grandes marineros y nadadores; tienen balsas de madera livianas, grandes, que sufren vela y remo». De los indios de Tumbes, nos dice que son pescadores y que también navegan en balsas aunque las balsas de los de Paita son mucho más grandes y que con ellas no sólo llegan hasta Guayaquil, sino que vuelven «doblando el Cabo Blanco que es uno de los trabajosos de doblar y ninguno mas de los desta costa del Pirú». Cuando el mar está en calma, los indios colocan velas a estas balsas y las impulsan además con remos. «Aprovechance de velas en estas balsas, dice, y de remos en calmas».

Los indios de Huanchaco, cerca de Trujillo, son también grandes pescadores y nadadores. «No temen las olas por más que sean», dice el cronista citado. Estos indios usan de unas balsas pequeñas que hacen con juncos gruesos; y que son tan pequeñas que las llevan a cuestras y las desatan para enjugarlas después de sus navegaciones. Este género de embarcación también lo usaban los de Chilca, al sur de Lima.

El P. COBO, en su obra citada, dice que las más pequeñas de las balsas de junco tenían capacidad para diez personas; que estaban construídas con dos haces secos liados y bien apretados con cuerdas, pero en tal forma, que eran estrechos y delgados en la proa y anchos en el centro. La capacidad de las más grandes permitían llevar a bordo hasta doce personas y atando dos de estas balsas, una al lado de la otra, se podía llevar hasta ganado. Las balsas más pequeñas, las usaban en las pesquerías;

les daban impulso con una caña que tomaban con ambas manos por el medio y «atravesándola sobre la balsa con la una punta por un lado y con la otra por el otro, alternadamente, afirmando en el agua», navegaban con tal rapidez, que cuando salían en grupos de cuarenta o más balsas, parecían que iban volando sobre el mar. «Van sobre el agua como unos pájaros», escribe el P. Cono, y se internaban hasta más de seis leguas de la costa.

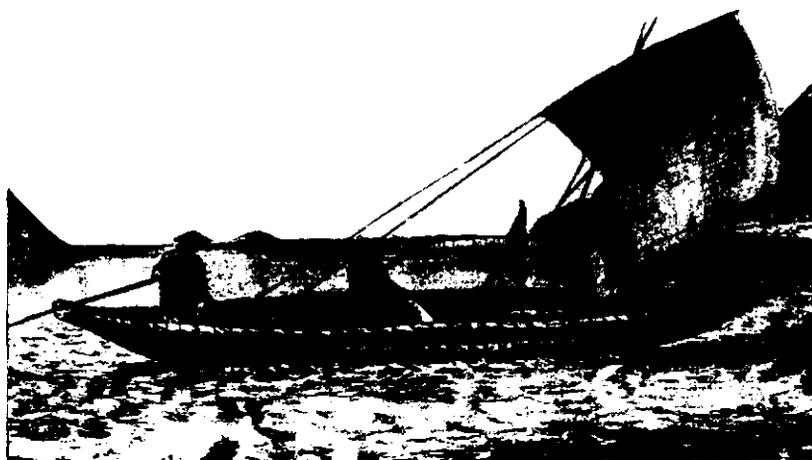


Fig. 5. Balsa de juncos del lago Titicaca (Bolivia). Con juncos también se construían las embarcaciones de la costa del Pacífico (tomada de ALCIDÉ D'ORBIGNY. *Voyage dans l'Amérique Méridionale*, Paris, 1844).

LA EXPEDICIÓN MARÍTIMA DEL INCA

La expedición de Topa Inga Yupangui, según Cabello de Balboa. — Indios navegantes de Guayaquil según Antonio de Herrera. — La gran embarcación india que encuentra la expedición de Pizarro según Prescott. — Las grandes balsas a remo y vela de la isla de la Puna y de Tumbes según Antonio de Zárate.

En la *Historia del Perú bajo la dominación de los Incas* que escribió el P. MIGUEL CABELLO DE BALBOA, se encuentra la referencia a la famosa expedición marítima de TOPA INGA YUPANGUI, a las remotas islas del Pacífico.

El Inca se entera en Xipixapa, de que en las inmediaciones hay un puerto donde puede embarcarse para navegar por el

mar, que no ha visto nunca. El relato que escucha le decide a emprender la marcha para ver por sus propios ojos aquella inmensidad de agua de que le hablan. Cruza las montañas hasta que por fin divisa el mar y le adora como a un Dios y le llama Mama-Cocha, que en su lengua quiere decir «Madre de los lagos». Fué entonces, según el relato que recoge CABELLO BALBOA, cuando el Inca sintió una irresistible atracción por el mar y dispuso de inmediato que se reuniera «una gran cantidad de las embarcaciones de las cuales se sirven los naturales de estas costas». Estas embarcaciones, según el mismo cronista «son unas especies de almadias fabricadas con vigas de una madera muy liviana atadas fuertemente y cubiertas de cañas» y son precisamente las que llamaban «balsas» los españoles. El Inca se embarca con los mejores pilotos y con sus más aguerridos soldados «con tanto valor y libertad de espíritu, dice CABELLO DE BALBOA, como si hubiera navegado toda su vida». Esta expedición marítima del Inca, pretenden algunos que duró más de un año y que en ella conquistó y dominó algunas islas remotas del Pacífico. Pero aunque no se tenga por históricamente probada esta aventura transoceánica de TOPA INCA YUPANGUI, puede a lo menos probar la existencia en la costa del Pacífico, de una antigua tradición que conservaba el recuerdo de las excursiones marítimas que los naturales hacían hacia el poniente.

«En términos de Guayaquil, dice ANTONIO DE HERRERA en su *Historia General de los Hechos de los Castellanos en las Islas y Tierra Firme del Mar Océano*, hay otros indios que llaman Chonos, que por el río de Daule llevan en sus balsas, las mercancías que van al Quito y otras tierras de aquella comarca». Estos indios tenían tan acentuada su característica de navegantes, que dice el mismo historiador, «que en tierra no saben trabajar».

GUILLERMO H. PRESCOTT en su *Historia de la Conquista del Perú*, fundándose en un manuscrito de la Biblioteca Imperial de Viena, recoge un dato interesante relacionado con las embarcaciones de los indios del Pacífico.

BARTOLOMÉ RUÍZ, el piloto que guía la expedición de PIZARRO, que era un hombre «de sagacidad y resolución, que tenía mucha experiencia en la navegación del mar del Sur» después de recorrer la Bahía de San Mateo, se aleja y entra en

alta mar, «pero no había navegado mucho tiempo en esta dirección, dice PRESCOTT, cuando le sorprendió descubrir un buque que con la distancia parecía una gran caravela que atravesada por una vela muy grande que le arrastraba lentamente por la superficie del agua. El antiguo marino se confundía al contemplar semejante fenómeno, por que estaba seguro de que ninguna nave europea podía haber llegado antes que él a estas latitudes y ninguna nación india de las hasta entonces descubiertas, ni aún la civilizada nación mejicana, conocía la aplicación de las velas a la navegación». Sin embargo el piloto comprueba poco después, que aquella extraña embarcación era una balsa india cuya fábrica nos describe el mismo historiador: «consistía de un gran número de vigas, dice, de madera ligera y porosa, fuertemente atadas unas a otras y con un ligero suelo de cañas por encima a modo de cubierta. Dos mástiles o palos gruesos colocados en el centro del buque, sostenían una gran vela cuadrada de algodón, mientras que un grueso timón y una especie de quilla hecha con una tabla encajada entre los maderos, facilitaban al marino el que diese dirección a esta clase de buque que seguía su curso sin la ayuda del remo». La balsa descrita por PRESCOTT se usó por los españoles durante la conquista, según él mismo lo dice a continuación.

A estas grandes balsas se refiere AGUSTÍN DE ZÁRATE en su *Historia del Descubrimiento y Conquista*, cuando dice que los habitantes de la isla de la Puna y de Tumbes, «eran señores de muchas balsas con que navegaban». Además este mismo historiador, nos ha dejado otra descripción de estas embarcaciones. «Estas balsas, dice, son hechas de unos palos largos y livianos atados sobre otros dos palos y siempre los de encima son nones, comúnmente cinco y algunas veces siete o nueve, y el del medio es más largo que los otros como piértago de carreta, donde va sentado el que rema; de manera que la balsa es hechura de la mano, tendida que va menguando los dedos; y encima hacen unos tablados por no mójarse».

Estas balsas, según el mismo cronista, navegaban con vela y con remos y eran tan grandes que cabían en ellas cincuenta hombres y tres caballos.

Es un hecho interesante que el relato de la expedición marítima de TOPA INGA YUPANGUI, coloque en el extremo septentrional del antiguo imperio de los Incas, el punto de partida

de los hombres que desafiaron el mar para internarse hasta las remotas islas del Pacífico.

En esas regiones encuentra el piloto de la expedición de PIZARRO aquella balsa que parecía una carabela en alta mar, y los cronistas LIZÁRRAGA y ZÁRATE, coinciden en ubicar también allí a los indios que navegaban en grandes balsas con velas y remos que les permitían la realización de viajes más largos y más seguros que los que podían hacerse en las otras embarcaciones indígenas.

LAS ISLAS DEL PACÍFICO

La expedición de D. Domingo de Bonechea. — Las canoas de la isla de Amat.
— Embarcaciones y navegación de los indígenas de las islas del Pacífico, según los Manuscritos de la Biblioteca Nacional de Lima.

En la Biblioteca Nacional de Lima, se conserva un Manuscrito en el Tomo 269 de los *Manuscritos Diversos*, con una *Relación de los viajes modernos al Mar del Sur. Descripción de las islas del Océano Pacífico reconocidas últimamente de orden de su M. C. por don Diego de Bonechea Capitán de Fragata de la Rl. Armada y Comandante de la de su M. nombrada Santa María Magdalena (alias el Aguila) en los años de 1772 y 1774.*

En este relato se encuentran interesantes referencias a las embarcaciones y a la navegación de los habitantes de las Islas del Pacífico, que pueden ser de gran utilidad para un estudio comparativo de estas embarcaciones con las que se usaban en las costas del Pacífico antes de la Conquista.

En la isla de Amat, los naturales hacían sus canoas con maderas «muy correosas y por dentro huecas», y de esa madera extraían un líquido que aplicaban como brea a sus canoas. Había también en estas islas, canoas que tenían los extremos «levantados en forma de media luna», como las canoas de la zona austral de Chile descritas por el P. Cobo en su obra citada.

En el mismo tomo de manuscritos de la Biblioteca Nacional de Lima, se encuentran cinco fojas manuscritas con una *Noticia de las Islas descubiertas en el año de 1772 de orden de S. M.*

por D. DOMINGO BONECHEA, *Capitán de la Fragata el Aguila*, donde se refiere a unas canoas tan grandes que llevaban hasta 20 personas a bordo con una construcción que hace pensar en las embarcaciones que llevaron desde las costas de América hacia esas islas del poniente, la legendaria expedición de TOPA INCA YUPANGUI.

En este mismo manuscrito se hace referencia a una clase de canoas «unidas por los costados con una especie de puente sobre el cual forman una como carroza cubierta de estera de patate». Estas embarcaciones nos recuerdan no sólo las del Inca navegante, sino también aquel sistema de balsas atadas en parejas, de que nos habla el P. COBO en su obra citada.

También se conserva en la Biblioteca Nacional de Lima, un tomo en cuarto de 133 páginas, con la relación de un *Viaje del Callao a Otahiti*, que se realizó en los tiempos del Virrey AMAT, de 1774 a 1775 por la fragata el Aguila, citada anteriormente.

«Una de las cosas que más admiré, fueron las canoas de que se sirven para la pesca y para viajar de unas islas a otras en distancias largas. Al mejor constructor, dice el relato citado, le diera golpe el ver unas embarcaciones que no teniendo, las que más, tres palmos de abertor, aguante una vela tan grande que en las nuestras corresponde a una de 8 a 10 palmos y que no pudiendo arriar la vela ni aferrarla, hagan burla de la mar y viento bajo de una tormenta, consistiendo toda su seguridad en dos palitos, como de dos varas de largo que puestos a proa y a popa de través, reciben otro de una madera fofa colocado de popa a proa en forma de un balancín, el que sirve a dos fines, como a impedir que la canoa zozobre cuando se inclina por aquella parte del balancín sosteniéndolo en virtud de la resistencia que hace el palo fofa para sumergirse; y el otro para impedir que zozobre de la otra parte contraria por el contrapeso que hace este mismo balancín que es tanto más fuerte cuanto más dista del centro de la canoa... A mas de este balancín, tienen los que andan a la vela por una y otra banda, dos especies de plancha que saliendo desde el pie del palo, para a fuera, para que uno o dos hombres en caso de mucho viento, puedan salir más o menos fuera por barlovento, a buscar el equilibrio. Son tan delgadas de proa estas canoas como el filo de un cuchillo, por lo que andan más que la más velera em-

barcación de las nuestras, siendo admirable no sólo en esto, sino en la prontitud con que viran de uno y otro bordo».

Más adelante, en este mismo manuscrito se encuentra una referencia también al sistema de navegar con embarcaciones apareadas y unidas unas a otras: «para viajes largos usan de dos canoas apareadas, esto es sujetas una a otra por medio de unos barrotos bien trincados, dejando en su intermedio, una capacidad suficiente para que puedan bogar los de una y otra canoa. Estas no tienen balancines, por que no los necesitan, pues una a otra se sostienen y suelen poner las dos balsas compartidas en las dos canoas, de las que he visto algunas de más de 20 varas de largo compuestas de varias piezas admirablemente ajustadas, pues no teniendo más herramienta que las que forman de diversas piedras, ajustan, pulen y acaban una obra con tanto primor, como lo pudiera hacer el mejor de nuestros carpinteros».

El sistema que empleaban los naturales de las islas del Pacífico, según esta relación para ensamblar las maderas que formaban la embarcación, nos recuerda el que usaban los indios de la zona austral de Chile para «coser» las tablas de sus canoas según el testimonio ya citado del P. Cobo y lo que al respecto dice JOSÉ TORIBIO MEDINA.

Los indios de Chile perforaban la madera con el diente de un animal y luego cosían las tablas con un hilo que preparaban especialmente de unas «cañas majadas», y los de las islas del Pacífico, según el manuscrito ya citado, empleaban un procedimiento semejante. «No usan de clavos, dice, tarugos, cavillas, ni ligazones, por que por medio de unos barrenos que dan en unas y otras tablas, las trinca y aseguran con unas trenzas hechas de los filamentos de la cáscara exterior del coco, poniendo entre los cantos de tabla y tabla, una estopa hecha de esos mismos filamentos».

LA NAVEGACIÓN DE LOS INDIOS Y LA CONQUISTA

Canoas y piraguas. — Datos del P. Cobo, de Fray Gregorio García, de Herrera y de Oviedo.

El P. COBO consigna además otros datos interesantes relacionados con las embarcaciones indias de América y que per-

miten establecer la diferencia entre canoa y piragua. «El nombre de canoa, dice el citado historiador, es tomado de los indios de la Isla Española, si bien en otras tierras y lenguas, tienen distintos nombres»; mientras que los indios de Tierra Firme daban el nombre de piragua «a cierta suerte de canoas grandes que aunque lo que de ellas entra en el agua es de una pieza, le añaden a los bordes, unas tablas o zarzos de caña betunados, con que vienen a quedar más altas y anchas que las canoas comunes».

El dominico Fray GREGORIO GARCÍA, en su *Origen de los Indios del Nuevo Mundo e Indias Occidentales*, dice que «no navegaban los antiguos sino a playas cercanas y casi siempre a vista de tierra», por lo endeble de sus embarcaciones; y, agrega, recogiendo el dicho de HERRERA, que cuando los indios vieron los primeros barcos que iban a la conquista del Perú, creyeron que eran rocas y peñascos «por no haberlos visto jamás de aquella forma y tamaño».

Sobre la capacidad de las piraguas, dice OVIEDO, que había algunas que llevaban hasta más de cincuenta hombres a bordo. «Estas he visto, dice en su obra citada, de porte de cuarenta y cincuenta hombres y tan anchas, que podía estar de través una pipa holgadamente entre los indios flecheros, por que estos usan canoas tan grandes o mayores como la que he dicho, e llamanla los Caribes, piragua, y navegan con velas de algodón y al remo así mismo».

Sin embargo, con estas embarcaciones primitivas, el hombre de América tenía trazadas ya, las rutas marítimas y fluviales que los conquistadores siguieron guiados, muchas veces, por los mismos indios, como en la expedición de CABOTO a lo largo del Paraná.

III

CAMINOS INDIOS

EL CAMINO DE LA SELVA

Información recogida por Caboto en la costa del Brasil, sobre el camino al Perú. — La expedición de Martín Alfonso de Sosa. — La expedición de Alvar Núñez Cabeza de Vaca. — Los guaraníes. — La leyenda del camino que unía la costa del Atlántico con el Paraguay según el P. Antonio Ruiz de Montoya.

Cuando CABOTO arribó al Brasil para continuar luego su proyectado viaje a las islas Malucas, por la ruta que había descubierto MAGALLANES, oyó hablar de las riquezas que encerraba un famoso imperio indígena en América y en vez de seguir hasta las islas del Oriente por la vía del Estrecho, se internó en el Río que ya llamaban de la Plata los portugueses que vivían en aquellas factorías.

Así fué como las primeras noticias de la existencia del Imperio de los Incas las tuvieron los hombres que navegaban por la costa del Atlántico.

Los informes que tiene CABOTO de la existencia de este vasto y rico Imperio, le llegan, no sólo por los portugueses de Pernambuco, sino también más adelante, por los sobrevivientes de las expediciones de SOLIS y LOAYSA, que le alcanzan en Santa Catalina.

En 1526, antes del arribo de CABOTO salieron de San Vicente, cuatro portugueses por orden del jefe de aquella Capitanía MARTÍN ALFONSO DE SOSA para buscar el camino que uniera la costa del Atlántico con la Sierra de la Plata a través de los montes del Brasil. Llegaron hasta el Paraná, atravesaron las tierras guaraníes y arribaron al Paraguay donde, como los indios les recibieron con gran alegría y hospitalidad, convocaron toda la comarca, dice RUIZ DIAZ DE GUZMÁN, en la «Argentina», para que fueran juntamente con ellos, a la parte del poniente y reconocer aquellas tierras, de donde traerían muchas ropas de estima y cosas de metal». Más de dos mil indios hicieron estas jornadas por «el puerto que llaman de San Fer-

nando que es un alto promontorio que se hace sobre el Río Paraguay»; aunque otros aseguran que la entrada se hizo, como también lo dice el mismo RUIZ DIAZ, por un río que se llama Paray, que sale más arriba de la Asunción; y que caminando siempre hacia el Oeste, llegaron a las serranías del Perú, «entre la distancia que ahora llaman Mizque y el término de Tomina», siguiendo adelante más de cuarenta leguas, «hasta cerca de los pueblos de Presto y Tarabuco, donde les salieron al encuentro, gran multitud de indios Charcas». Al regresar dejaron alterada la tierra, «por cuya causa los Incas mandaron fortificar, todas aquellas fronteras así de buenos fuertes, como de buenos presidios, según se ve el día de hoy que han quedado por aquella cordillera, que llaman el Cuzco Toro, que es lo general que corre por este reyno mas de dos mil leguas».

Los hombres de MARTÍN ALFONSO DE SOSA regresaron al Brasil quedándose uno de ellos, ALEJO GARCÍA, en las tierras del Paraguay, donde después le mataron los indios. Sin embargo, al llegar sus compañeros a San Vicente, con la noticia de haber encontrado el camino que llevaba a la sierra de la plata, se armó una nueva expedición con sesenta soldados al mando del capitán JOSÉ SEDEÑO, que bajaron en canoas por el Río Añamby, salieron al Paraná bajando por él y «llegaron sobre el Salto donde, tomando puerto, dejaron sus canoas atravesando hacia el poniente, llevando su derrota para el río Paraguay, donde ALEJO GARCÍA había quedado». Pero esta expedición no pudo conseguir su objeto, porque los indios se lo impidieron tenazmente. Sin embargo, los indios del Paraguay, resolvieron hacer ellos el camino que había hecho ALEJO GARCÍA, y con este fin emprendieron la marcha, unos por el río Pilcomayo y otros, según el mismo RUY DIAZ, por San Fernando.

Luego ALVAR NUÑEZ CABEZA DE VACA, es el que varios años después, vuelve a hacer el camino difícil y áspero, que lleva desde la costa del Atlántico a través de las montañas y los bosques del Brasil hasta el Paraguay, donde los indios Guaraníes sabían ya cómo se llegaba hasta las tierras donde abundaba el oro y la plata que buscaban los conquistadores.

Después de pasar diez años de cautiverio en las tierras de la Florida, ALVAR NUÑEZ emprende su viaje al Río de la Plata como segundo Adelantado después del fracaso de MENDOZA. Llega así en el mes de Marzo de 1541 a la isla de Santa Cata-

lina, desde donde envía una carabela al Río de la Plata, «a visitar el pueblo que D. PEDRO DE MENDOZA allí fundó». Esta carabela se vió obligada a regresar sin cumplir su objetivo, porque era invierno y había fuertes temporales en el Río de la Plata. Sin embargo, al mismo tiempo, llegan en un batel, nueve españoles huyendo de Buenos Aires, «por los malos tratamientos que les hacían los capitanes». Estos hombres informan a ALVAR NUÑEZ, de dos importantes acontecimientos: la muerte de AYOLAS, al regresar de su expedición a las sierras de la plata a través de los montes del Paraguay, y la fundación de Asunción. Al mismo tiempo informan que en Buenos Aires, sólo han quedado setenta cristianos y que desde Buenos Aires hasta Asunción por el río Paraná, había trescientos cincuenta leguas de «muy trabajosa navegación».

Después de oír este relato, ALVAR NUÑEZ resuelve mandar que las carabelas sigan hacia el Río de la Plata, mientras él emprende el camino desde la costa del Brasil hasta Asunción.

Con este fin manda al factor PEDRO DORANTES a buscar el camino «por la tierra firme». En esta exploración van también los indios de la comarca, «para le guiar y acompañar en el descubrimiento». Después de tres meses y medio, regresa a Santa Catalina y señala la ruta a seguir, afirmando «que era mas segura y cercana la entrada para llegar a la tierra poblada, por un río arriba que se dice Ytabuco que está en la punta de la isla a diez y ocho o veinte leguas del puerto». Por aquí hace la entrada ALVAR NUÑEZ, y se lee en sus *Comentarios*, que los indios de la isla se ofrecieron para ir con él y que le acompañaron «así para enseñar el camino», como para otras cosas necesarias en que aprovechó harto su ayuda».

Los mismos *Comentarios* citados, dicen que «el gobernador fué caminando la tierra adentro, donde pasó grandes trabajos».

Después de diez y nueve días de travesía, empiezan a encontrar las poblaciones indígenas, y sus habitantes salían a recibirles al camino, llenos de alegría y cargados del alimento necesario para los soldados. «Le salieron a recibir al camino, dicen los *Comentarios*, cargados con muchos bastimentos, muy alegres, mostrando gran placer con su venida».

Estos hombres que salen así al encuentro de ALVAR NUÑEZ, son los indios Guaranés, que cultivaban la tierra, que cosecha-

ban maíz dos veces al año, que criaban unas gallinas y patos de la tierra, y que en sus viviendas tenían papagayos domesticados.

Siguiendo el camino que le indican los indios, llega al río Yguazú, que en la lengua de la tierra quiere decir, «agua grande», y dos días después a la orilla del río Tibagi. En este lugar se encuentra con un indio de los de la costa del Atlántico, que volvía a su tierra desde Asunción, quien al saber que ALVAR NUÑEZ se dirige al Paraguay, «quiso volverse en compañía del Gobernador a la ciudad de la Asunción, de donde él se venía, para guiar la gente y avisar del camino por donde habían de ir». ALVAR NUÑEZ acepta el ofrecimiento del indio y despide a los que le venían acompañando desde la isla de Santa Catalina.

Con el nuevo guía emprenden nuevamente el camino; llegan al río Tacuarí y siete días después a otro pueblo guaraní, donde el cacique se llamaba TOCANGUEIR y dicen los *Comentarios* que «el camino por do caminaron fue el oesnorueste y en este lugar tomaron los pilotos el altura en veinte cuatro grados y medio, apartados del trópico un grado».

Toda esta región guaraní es tierra muy alegre, de campos dilatados y abiertos, de árboles frondosos y de ríos y arroyos de agua fresca, cristalina y dulce.

Más adelante encuentran ciénagas y después montañas y cañaverales espesos y ríos caudalosos que cruzan con gran trabajo, hasta que llegan al río Yguazú, que «está de la banda del oeste en veinte y cinco grados». Aquí la expedición hace un alto y ALVAR NUÑEZ con «dos indios naturales de la tierra», manda una carta a los hombres de Asunción dándoles cuenta de su viaje y pidiéndoles que le envíen embarcaciones para seguir su camino. Luego continúa su marcha y vuelve a encontrarse con el río Yguazú, donde los indios le informan «que el dicho río entra en el río Paraná, que así mismo se llama Río de la Plata y que entre este río del Paraná y el río de Yguazú, mataron los indios a los portugueses que MARTÍN ALFONSO DE SOSA, mandó a descubrir aquella tierra».

Los hombres de ALVAR NUÑEZ se embarcan en las canoas indias y navegan por el Yguazú hacia el Paraná, mientras una parte de la expedición sigue el camino por tierra. Los que van por el río observan luego, «que corrían las canoas por el con mucha furia», pues se acercan a las famosas cataratas del

Yguazú, donde, según los *Comentarios* ya citados, «da el agua en lo bajo de la tierra tan grande golpe que de muy lejos se oye y la espuma del agua, como cae con tanta fuerza, sube en lo alto dos lanzas y mas». Para evitar este obstáculo sacan las canoas del río y «a fuerza de brazos las llevan mas de media legua», donde las vuelven a echar al agua y continúan el viaje hasta el Paraná, donde se encuentran con los que siguieron el camino por tierra.

ALVAR NUÑEZ, esperaba en este punto los barcos que debían mandar a su encuentro los de Asunción y como no habían llegado, arma una balsa para los enfermos y los manda por río, guiados por un indio práctico en esta navegación, mientras él con el resto sigue la ruta por tierra.

«Todos los indios de estos pueblos pasando el río Paraná, dicen los *Comentarios*, les acompañaron de unos pueblos a Así llegó en el mes de Marzo de 1542 al punto final de su viaje, siguiendo el camino guaraní desde la costa del Atlántico hasta las márgenes del Paraguay.

Este camino desde el Atlántico hasta el Paraguay, que a pesar de sus dificultades se transitó en la época de la conquista, dió lugar a una leyenda que recoge el P. ANTONIO RUIZ DE MONTOYA, en su *Conquista Espiritual del Paraguay* y D. JOSÉ EUSEBIO DE LLANO ZAPATA en sus *Memorias Históricas Físicas Apologéticas de la América Meridional*.

«Hallase, según dicen, escribe este último autor, un camino que empieza en la capitania de San Vicente a los 34 gs. de la costa del Brasil; corre él hasta la ciudad de Asunción, capital del Paraguay con 200 leguas hasta la tierra del Paytiti; después continúan otros tantos hasta terminar en el pueblo de Casabuco en el reino del Perú. Este camino aseguran que tiene ocho palmos de ancho y está todo cubierto de una yerba o grama muy menuda, cercado de uno y otro lado de otro género de maleza que se levanta mas de media vara de la tierra; y después agrega: «No dudo que algunos trechos o a distancia de algunas leguas encontrase... caminos asi formados por la misma naturaleza, como hasta hoy los encuentran los que transitan nuestra selva, montañas y bosques y se ven en el reino de Chile, costas y sierras del Perú pero así, continuando la senda y distinguida con las yerbas que nos figuran, no es creíble en tan dilatada extensión».

LOS CAMINOS DEL INCA

La "Descripción" de Lizárraga. — Los dos caminos. — La "Relación" de Santillana. — Los "Tambos". — Caminos cercados según la "Relación" de Cristóbal de Molina. — Señales camineras. — Los caminos del Inca según Gutiérrez de Santa Clara, Román y Zamora y Cristóbal de Molina. — El camino de la sierra. — Caminos arbolados. — Policía caminera. — El camino del Inca y la conquista de Pizarro. — El camino desde Quito al Cuzco. — Caminos pavimentados. — La "Historia" del P. Anello Oliva. — Los Incas que construyeron los grandes caminos según Gutiérrez de Santa Clara, Herrera, el Inca Garcilaso de la Vega, Cieza de León, Agustín de Zárate y el P. Anello Oliva. — Puentes, escalones de piedra, pretilas, acequias y desagües. — Puentes de redes. — Los puentes más famosos del Perú, según Llano Zapata. — "Oroyas" y "Tarabitas". — Paso de los ríos en balsas de paja, de caña, de madera y de calabazas. — Pelotas de cuero par apasar los ríos, en el Río de la Plata y en el Brasil.

Dice Fray REGINALDO DE LIZÁRRAGA en su *Descripción* ya citada, que los Incas, para que los caminantes no se perdieran en los arenales de la costa, hicieron colocar de trecho en trecho «unas vigas grandes hincadas muy adentro en el arena, por las cuales se gobernaban los pasajeros». Estas señales se fueron perdiendo en los tiempos de la conquista en muchas regiones, por la desidia de los conquistadores, lo que hizo indispensable la ayuda de los guías. Cuando el camino entraba a los valles, donde, por el riego de los ríos, la tierra era fértil y había árboles y huertos, una doble tapia lo flanqueaba.

«Entrando en el valle, dice el mismo cronista, por una parte y por la otra iba el camino real entre dos paredes a manera de tapias hechas de barro de mampuesto y de un estado de alto... por que los caminantes no entrasen a hacer daño en las sementeras, ni cogieran una mazorca de maíz ni una guayaba, so pena de la vida, que luego se ejecutaba».

Así iba el camino del Inca por la costa del mar, desde Tumbes a Copiapó, cruzando por valles fertilísimos y por arenales desiertos.

Desde Piura, la primera ciudad que edificaron los españoles en el Perú, había que hacer una larga travesía por los arenales, hasta el fértil valle de Xayanca, actual distrito de Lambayeque, y luego Trujillo, Sancta, Chancay. Al sur de Lima, se cruzaba por el valle de Pachacamac y Chilca; y luego por el valle de Mara o Mala; luego venía el de Asia, después el valle

que los españoles llamaron Cañete y después Lunahuaná, Chinchu, Yumay, Pisco, Nasca, Camaná. Desde aquí hasta Arica y aun hasta el reino de Chile, dice LIZÁRRAGA, se acabaron «los valles grandes y fértiles y se siguen vallesillos angostos y no de las calidades de los pasados». Después de Arica, se encontraba el valle de Tarapacá y luego el gran desierto de Atacama, para llegar por fin a Copiapó. Este camino unas veces iba junto a la costa del mar y otras veces se entraba hasta seis leguas tierra adentro. La travesía de Atacama a Copiapó, se hacía en más o menos veinte días, si las grandes nevadas que caían desde Junio a Agosto, no lo impedían.

Dice el Licenciado FERNANDO DE SANTILLANA en su *Relación*, que el Inca mandó «que en toda la tierra le hicieran caminos reales por donde él caminase sólo; y los más eran cercados y a cada valle o provincia mandaba que hiciese lo que cabía en su pertenencia».

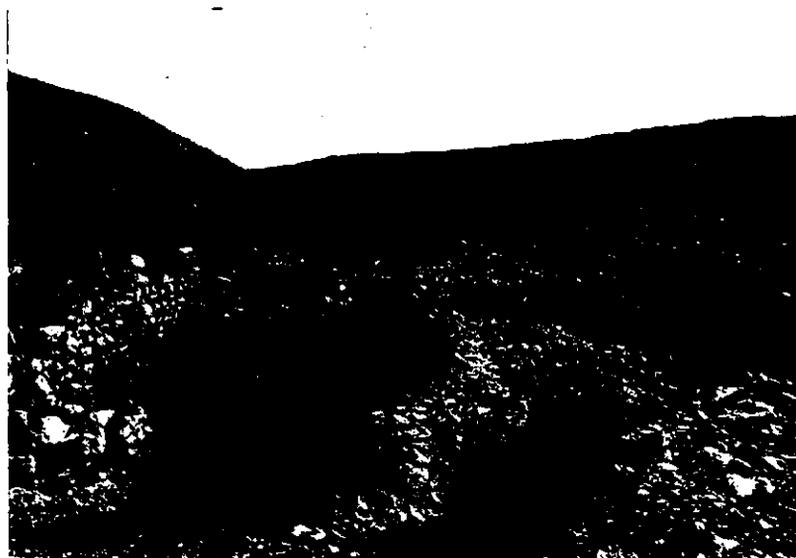


Fig. 6. Vestigios del camino del Inca frente a Ranchillos, tambo incaico en el camino de Mendoza a Chile. (Fotografía tomada por el profesor FRANCISCO DE APARICIO).

Estos caminos del Inca tenían además los Tambos, «que son como mesones», dice el mismo cronista. Y los indios de la región donde estos Tambos se encontraban, servían en ellos

a los viajeros: «Y que la gente de cada provincia, en cuyo término estaban, dice SANTILLANA, sirviesen en el a los que caminaban».

Los caminos cercados tenían hasta cuarenta pies de ancho, según la *Relación* de CRISTÓBAL DE MOLINA, y las tapias comenzaban generalmente dos leguas antes de entrar a los valles y continuaban hasta otras dos leguas después de salir. En grandes tréchos estaban empedrados y tenían grandes arboledas para sombra a cada lado de las tapias. «El que quisiese caminar por toda esta costa, por esta gran calzada y camino, dice el citado relato de MOLINA, no tiene adonde perderlo ni que preguntar de lo adelante».

Estos caminos indios no sólo tenían los Tambos, cada cuatro leguas, que MOLINA dice que eran «aposentos del Inga, donde los que caminaban se acogían», sino que además tenían en algunas partes, «especialmente de esta la ciudad del Cuzco adelante hacia el Estrecho de Magallanes y provincias de Chile», unas señales cada media legua, «de manera que sin reloj ni otra cuenta, dice el mismo cronista, sabe el hombre a cada paso a donde va y lo que caminaba».

Refiriéndose MOLINA a la estricta prohibición que había, de pasar al otro lado de las tapias que bordeaban el camino del Inca, dice que, aunque marchara por él un ejército de cien mil hombres, «no había ninguno de ellos de salir del camino real a ninguna parte ni lugar, aunque la fruta y lo que hubiera de comer estuviera junto a él».

En la *Historia de las Guerras del Perú*, de PEDRO GUTIERREZ DE SANTA CLARA, se dice que a los lados del camino real, había otros dos caminos colaterales, que también estaban cerrados «con dos baluartes muy anchos y fuertes». Por el camino central, dice este historiador, iba el Inca con seiscientos hombres más o menos, que se turnaban para llevarle a hombros en su litera. En la comitiva que acompañaba al Inca, iban otros curacas, llevados también en literas, mientras que el resto de los capitanes e indios principales, caminaban a vanguardia y a retaguardia, discretamente separados del Inca. En los caminos laterales marchaban los indios de servicio y de carga, sin que pudieran pasar al camino central sino cuando se les llamara.

Estos caminos del Inca llenaban de asombro a los hom-

bres de la conquista, y casi todos los primeros historiadores y cronistas que de ellos se ocupan, exaltan semejante obra.

La *República de Indias*, que escribió Fray JERÓNIMO ROMÁN Y ZAMORA, dice «que esta fué una obra, la mayor que se hizo jamás en el mundo, por que sin duda excedió a todas las obras romanas y a cualquiera de las siete maravillas del mundo». Y refiriéndose a la extensión recorrida por estos caminos, dice que, «su largura fue ochocientas leguas, y por partes iban mil y más leguas, según que todos los españoles vieron y escribieron en muchas memorias que nos dejaron».



Fig. 7. El camino del Inca en el departamento Famatina, La Rioja. (Fotografía tomada por el profesor FRANCISCO DE APARICIO).

El ya citado PEDRO GUTIERREZ DE SANTA CLARA, dice también que los caminos del Inca, eran más admirables que las obras de los griegos y de los romanos, sobre todo porque la del Inca se hizo con el trabajo de hombres ignorantes. «Mas estos Yngas me parece, dice GUTIERREZ DE SANTA CLARA, que no menos deben ser alabados de sus obras y de las grandezas que hicieron, sin tener ninguna de las sabidurías que los griegos y romanos tuvieron».

Pero el camino que más admiración provocaba a los hombres de la Conquista, era el camino de la montaña.

«Otro camino hay de la misma suerte por la sierra, dice CRISTÓBAL DE MOLINA, que dura otro tanto y mas que este de la costa y llanos; muy admirable, por que atraviesa grandes sierras y tierras asperisimas; y va tan bien echado, que todo es acaballo y hace entender a los que caminasen por el, que aunque la tierra por do van es muy áspera, ellos siempre caminan por llanos y con facilidad».

Refiriéndose a este mismo camino de la sierra, dice ROMÁN Y ZAMORA, que aunque iba por la montaña, «no por eso era agro de subir, mas tan llano como la palma, por que todas las sierras se ahondaron para que viñese igual como por los valles». Y agrega, que aún las partes más angostas del camino, «podian correr a las parejas muy holgadamente seis caballos», y que estaban trazados siguiendo una línea tan perfecta que eran «como una calle ordenada por nivel y compás». En los pasos difíciles, donde las cuestas «humanamente no podian allanarse», había escaleras de piedras «de tanto primor, que en los jardines reales ni en los palacios de grandes príncipes, no se pueden labrar mejores».



Fig. 8. El camino del Inca en el Departamento Famatina, La Rioja. (Fotografía tomada por el profesor FRANCISCO DE APARICIO).

ROMÁN Y ZAMORA, lo mismo que CRISTÓBAL DE MOLINA, habla de las señales de piedra que había a lo largo de los caminos y que desde el Cuzco seguían hacia el sur.

Sobre el arbolado de los caminos este autor nos dice que «se podía ir con la gran furia del sol, por debajo de las sombras y cuando había lugares arenosos por donde el camino iba, por que no podía haber árboles, había columnas de piedra y madera y sus cobertizos».

El cuidado de los caminos llegaba, según algunos cronistas como GUTIERREZ DE SANTA CLARA, a hacer que los indios que estaban a su cargo, los regaran por la noche con mucha agua. Este mismo autor insiste en señalar la limpieza de los caminos. «Estos dos caminos, dice, ivan tan derechos que era cosa maravillosa vellos en aquel tiempo de la felicidad y prosperidad, como muchos de los primeros conquistadores les vieron, que mas parecían salas muy limpias y barridas que caminos reales».

Pero lo que más admira a historiadores y cronistas, es que sea obra de indios el cortar y cavar las montañas cuando carecían de herramientas apropiadas para ello. «No se que yndios, dice el historiador citado, bastaron a cavalla y a partilla o con que herramientas la cavaron, no teniendo ninguna de hierro ni de acero sino de cobre, quebrando las duras peñas y diamantinas piedras que tenía. Y que tantos años o tiempos estuvieron en partir esta sierra tan alta, por que sin duda debieron ser muchísimos millares de indios los que andubieron trabajando en esta obra tan soberbia, por que unos cavan la sierra y otros quitaban las piedras y las llevaban buen rato de allí, como parece el día de hoy».

LIZÁRRAGA es el que detalla con más precisión el itinerario que seguían los caminos del Inca.

«Saliendo de la ciudad de Quito, por el camino real del Inga, dice, para venir por acá arriba a 25 leguas desta ciudad llegamos al valle llamado Riobamba antes del cual hay cinco pueblos de indios buenos». Luego vienen los valles de Tumbamba y de Jauja y siguiendo «el camino adelante del Inga», a 35 o 40 leguas se encuentra el valle «donde la ciudad de Loja se fundó», llamada en la lengua del Inca Cusibamba, que es tanto como decir valle de placer; y «asi lo es realmente, dice el mismo LIZÁRRAGA, es alegrísimo, de grata arboleda, por medio del cual corre un río de saludable agua». Luego el camino

seguía por la provincia de Cajamarca, por Jauja, Huamanga, y a 60 o 70 leguas, o a doce jornadas, se llegaba al Cuzco.

Estos dos caminos, de la sierra y la costa, comunicaban así el Cuzco con Quito.

En *El Origen de los Indios*, se lee que estas dos ciudades quedaron unidas, porque «hicieron los caciques y principales de toda la costa y llanos y de todas las sierras, camino para el paso de los reyes y gente de guerra; de suerte que el un camino que venía desde el Cuzco por los llanos y el otro por la sierra». Y agrega el mismo libro citado: «el uno y el otro eran famosos y obra de monarcas tan grandes y tan poderosos».

Esto mismo dicen GARCILASO y HERRERA.



Fig. 9. El camino del Inca en el departamento Famatina. La Rioja. (Fotografía tomada por el profesor FRANCISCO DE APARICIO).

En la *Relación de la Conquista del Perú*, MIGUEL DE ESTETE, dice que después de la fundación de Piura, siguió PIZARRO por el camino del Inca hacia el sur. «Siguiendo ese camino, dice el cronista, comenzamos a caminar por la costa de la mar adelante, por las provincias y regiones calientes donde nunca llueve». Y agrega, que ese camino llega al Cuzco; que es an-

cho y plantado de árboles. «que se juntan arriba y hacen sombra a los caminantes» y que las paredes o tapias de los lados del camino tenían «pinturas de monstruos y pescados y otros animales, para que mirandolos pasen el tiempo los caminantes».

Del camino de la sierra, dice que va «por la tierra y región fría,, desde la ciudad de Tumibamba, que es en el Quito, hasta la ciudad del Cuzco»; que tiene un trazo y una anchura uniforme; que en las laderas, la calzada está cimentada de cantería; que en las regiones pantanosas está pavimentado de losas; y que en las bajadas y subidas ásperas, tiene escalones y antepechos de piedras. «Va todo el camino, dice, de una traza y anchura hecho a mano y rompido por aquellas sierras y laderas, tan bien desehechado que en muchas partes viendo lo que está adelante, parece cosa imposible poderlo pasar».

El Padre ANELLO OLIVA, de la Compañía de Jesús, que escribe en 1598 la *Historia del Reyno y Provincias del Perú* dice que el camino de la costa iba desde Piura hasta Chile y que tenía «veinte y cinco pies de ancho entre dos paredes altas de un estado»; y que el camino de la sierra iba por los Andes, desde Pasto hasta Chile «novecientas leguas de largo y veinticinco pies de calzada y de cuatro en cuatro leguas, casas muy capaces, que son las que llamamos Tambos».

Dice GUTIERREZ DE SANTA CLARA que «la gloria y honra destes tan soberbios caminos» se las atribuyen los indios a HUAINA CAPAC INCA, a PACHACUTI CAPAC INCA YUPANGUI, a VIRACOCCHA INCA y a TOPA INCA YUPANQUI; pero agrega el mismo, «sean el uno o el otro, en fin, son estos caminos muy soberbios y dignos de gran loor y alabanza».

HUAINA CAPAC y TOPA INCA fueron, según este mismo historiador, los que extendieron y repararon los caminos que estaban ya destruidos y arruinados, lo que importa tanto «como ellos los, hubieran mandado hacer de nuevo».

ANTONIO DE HERRERA en la *Década Quinta*, dice que cuando los Incas sujetaron las provincias de Quito, hicieron caminos en toda la tierra, para facilitar el comercio y el intercambio entre las diversas poblaciones indígenas, y para que al mismo tiempo se entendiesen, por que la diversidad de las lenguas, no se entendían».

El mismo HERRERA, dice, que HUAYNA CAPAC, para ir

hasta Quito «mandó hacer un camino mayor que el de su padre, con aposentos y depósitos de armas y vestidos».

El INCA GARCILASO DE LA VEGA en su *Primera parte de los Comentarios Reales que trata del Origen de los Incas*, reclama como un acto de justicia, que se recuerde el nombre de HUAINA CAPAC al hacerse «mención de los dos caminos reales que hubo en el Perú a larga norte sur por que se los atribuyen a el».

PEDRO DE CIEZA DE LEÓN, en *La Crónica del Perú*, recoge la tradición indígena que atribuye la construcción de los caminos a HUAYNA CAPAC, a TOPA INCA YUPANGUI y a INCA YUPANGUI.

Según este cronista, fué INCA YUPANGUI, el padre de TOPA INCA y abuelo de HUAINA CAPAC, el primero que vió la costa del mar y que anduvo por los llanos y por los valles y que los curacas de esas regiones «por su mandado, hicieron un camino tan ancho, como quince pies», flanqueado por paredes con árboles para sombra y «aposentos grandes y muy principales y depósitos»; aunque también admite la versión que atribuía a TOPA INCA YUPANGUI y a su hijo HUAYNA CAPAC, la expedición a lo largo de la costa, por los valles y provincias de los Yungas.

«Las tapias de los caminos, dice CIEZA DE LEÓN, que se construían hasta que los indios, con la muchedumbre de arena, no podían armar cimientos»; y que en los arenales se «hincaban largos y cumplidos palos a manera de vigas y de trecho a trecho y así como se tenía cuidado de limpiar por los valles el camino y renovar las paredes si se ruinaban y gastaban, lo tenían en mirar si algún horcón o palo largo de los que estaba en los arenales, se caía con el viento, de tornarlo a poner».

La *Historia del Descubrimiento y Conquista* de AGUSTÍN DE ZÁRATE, dice que cuando HUAINA CAPAC salió al frente de su ejército, desde la ciudad del Cuzco, para conquistar la provincia de Quito, hizo con gran dificultad la travesía de las quinientas leguas que había a través de la sierra y que los indios, como un homenaje al vencedor, le hicieron un nuevo camino para que regresara después de su victoria «por toda la cordillera de la sierra, muy ancho y llano, rompiendo e igualando las peñas donde era menester e igualando y subiendo las quebradas de mampostería, tanto que algunas veces subían la labor, desde quince y veinte estados de hondo».

El mismo AGUSTÍN DE ZÁRATE dice que cuando HUAINA CAPAC quiso volver a visitar la ya conquistada provincia de Qui-

to, resolvió hacer el viaje por la costa y que los indios se apresuraron a construir este otro camino tan difícil, como el de la sierra, y que aunque los españoles destruyeron en muchas partes, las señales que escalonaban el camino en los extensos arenales, por las paredes que se conservaban en los valles, «se puede juzgar la grandeza del edificio».

Según los cronistas y primitivos historiadores del Perú, los caminos del Inca fueron la afirmación de sus conquistas militares, sin embargo el P. ANELLO OLIVA, les atribuye un origen sentimental y romántico.

Cuando HUAINA CAPAC llegó victorioso a Quito, según la versión del P. ANELLO, se enamoró de VAYARA, una joven hermosa, hija del cacique principal de la tierra conquistada, y como cuando volvió al Cuzco, no pudo olvidarla, a pesar de que según los historiadores, encontraba siempre distracción entre sus mujeres, mandó construir los dos caminos que unieron al Cuzco con Quito, para ir con más frecuencia y más cómodamente a visitarla.

«Partió a Quito, dice el P. ANELLO, donde se aficionó de VAYARA, doncella de extremada gracia y hija del mayor cacique de aquella tierra, y dejandola con prenda de su amor, se volvió al Cuzco. Pero como le inquietasen las memorias de esta señora, mandó hacer aquellos dos caminos tan famosos de las sierras y llanos, como quien pensara continuallos desde el Cuzco, todas las veces que gustase llegarse a Quito».

Pero los caminos del Inca, fueron sin duda uno de los motivos de mayor asombro para los conquistadores del Perú, pues eran tan famosos en estas tierras, dice la *Crónica* de CIEZA DE LEÓN, «como el que hizo ANIBAL por los Alpes cuando bajó a la Italia, tanto mas cuando fueron hechos con mucha dificultad por tan ásperas y fragosas sierras que fué admiración verlos».

En los lugares donde era imposible continuar la calzada, se construían puentes o se utilizaban otros medios que hacían sus veces. En la relación del viaje que hizo HERNANDO PIZARRO desde Caxamarca a Pachacamac y de allí a Jauja, se habla de los puentes que cruzan los ríos «ahondables y ahocinados».

En la ruta que unía Anchuco con Andamarca, dice la *Relación*, que había un camino muy áspero, que iba «por una hoya muy honda», donde se habían construído escalones de



Fig. 10. Puente de lianas construído por los indios Sirionó sobre el Piray (Bolivia) tomada de ALCIDE D'ORBIGNY.
Voyage dans l'Amérique Méridionale, Paris, 1844.

piedra para las subidas y bajadas y además un pretil, también de piedra que resguardaba a los caminantes del peligro de caer por las laderas y los precipicios. Pero la construcción más interesante era la de los puentes de piedras y madera. «Al medio camino, dice la *Relación*, hay un puente de piedra e madera bien hecha entre dos peñascos grandes muy fuerte; è a la una parte de la puente unos buenos aposentos e un patio empedrado, donde dicen los indios que cuando los señores de la tierra caminaban, les tenían hechos banquetes e fiestas».

En otros lugares se hacían construcciones especiales para evitar que las corrientes de agua interrumpieran el camino.



Fig. 11. Puente indígena (tomada de E. GEORGE SQUIER. *Perú. Incidents of travel and exploration in the Land of the Incas*, London, 1877).

Es el citado Fray JERÓNIMO ROMÁN Y ZAMORA, el que nos informa de este género de construcciones. «Las acequias y desagüaderos, dice, que pasan y atraviesan aquellos caminos, tenían sus desagüaderos y corrientes debajo del camino, con gran artificio, de manera que no corrieran peligro los caminantes, ni tenían necesidad de barcos ni puentes».

En las Antigüedades Peruanas de MARIANO EDUARDO RIVERO y JUAN DIEGO TSCHUDI, se encuentran también referencias a estas construcciones.

Los cronistas también nos hablan de los puentes de redes. En *Las Relaciones de la Conquista del Perú*, por FRANCISCO DE JEREZ y PEDRO SANCHO, se habla del puente de redes que quemaron los indios por el valle de Jauja y que reconstruyeron luego apremiados por los conquistadores.

«Y en las partes que hacen estos puentes de redes, donde los ríos son crecidos, dice esta *Relación*, por estar poblada la tierra adentro lejos del mar, casi no hay indio alguno que sepa nadar y por esta causa, aunque los ríos sean pequeños y se puedan vadear, no obstante les echan puentes».

Para echar estos puentes, construían en las orillas unos grandes terraplenes y sobre ellos tiraban cuatro maromas: «cuatro bejucos que atraviesan el río, grueso de dos palmos», dice la citada *Relación*; y entre estas cuatro maromas, tejían una red, con mimbres verdes, de dos dedos de grueso y sobre esta red colocaban ramas en tal forma, que el piso del puente, ocultaba a la vista el agua del río que pasaba debajo, y con el mismo material y en la misma forma, tejían las barandillas que a cada lado del puente impedían que los que lo pasaban cayeran.

El cruzar por estos puentes de redes, causaba cierta inquietud a los que no estaban acostumbrados a ellos. «Al que no es práctico parece cosa peligrosa haberlo de pasar, dice el mismo *Relato*, por que siendo el lecho grande, se dobla el puente cuando pasa uno por el; que siempre va uno bajando hasta el medio y desde allí subiendo hasta que acaba de pasar a la otra orilla; cuando se pasa tiembla muy fuerte, de manera que al que no está a ello acostumbrado, se la va la cabeza».

Esta descripción de los puentes de redes, coincide con la que se encuentra en la *Relación* del viaje de HERNANDO PIZARRO; sin embargo ésta se refiere además a unas piedras que colgaban

de la red para mantenerla tirante. «Por debajo, ponen unas piedras grandes que cuelgan para tener recia la puente».

La resistencia de estos puentes de redes, la pusieron a prueba los conquistadores, que pasaron por ellos hasta sus caballos. «Pasaron muy bien los caballos por ella, dice, aunque es muy tembladora, que se anda mucho e se mueve, de forma que es cosa temerosa para los que no lo han pasado otras veces, pero no hay peligro ninguno por que está muy fuerte».



Fig. 12. Puente indígena (tomada de E. GEORGE SQUIER. *Incidents of travel and exploration in the Land of the Incas*, London, 1877).

LLANO ZAPATA, en su obra citada, recuerda algunos puentes famosos del Perú.

El puente de Apurimac, tenía una longitud de doscientos pasos. Por uno de sus extremos se apoyaba en un peñasco y por el otro en un muro de piedra hecho especialmente. Dice este mismo autor, que el puente de Apurimac, fué obra de MALTA CAPAC y que por esto los indios le tuvieron como un semi dios. Además, dice, que fué quien construyó otro puente tejido

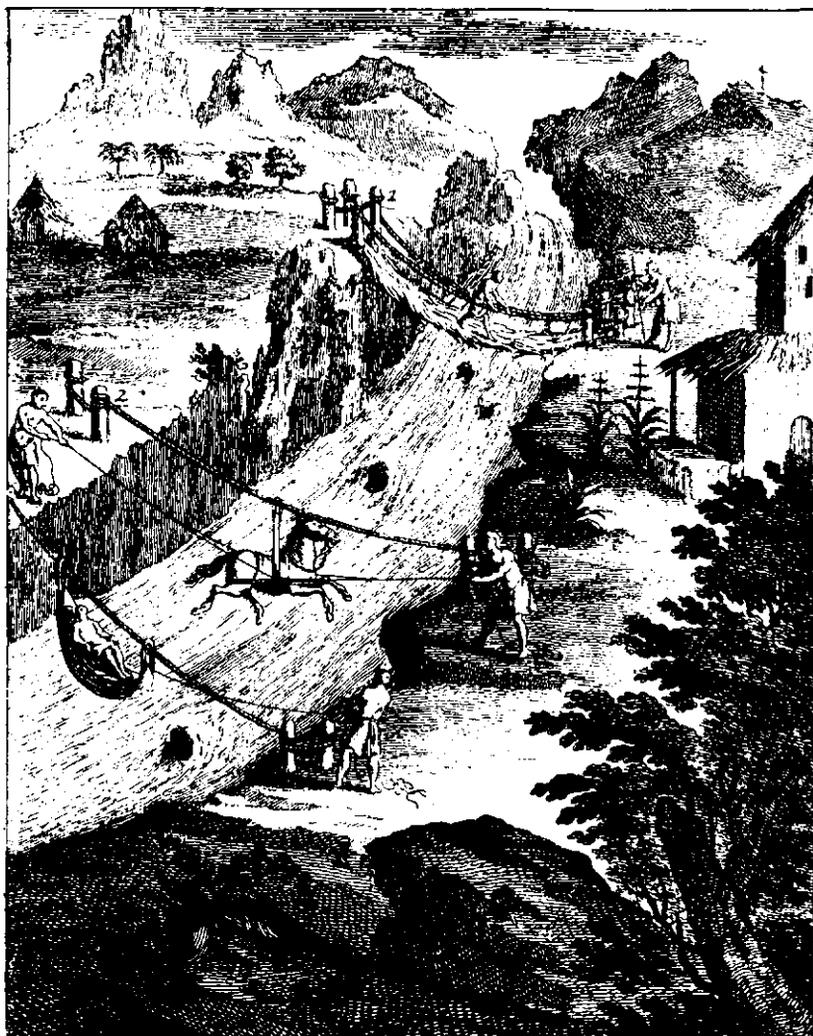


Fig. 13. Puente y roya (tomada de H. KRAEMER. *L'Univers et l'Humanité*, Paris, s. f.).

de totoras sobre el Desaguadero de la laguna de Chucuito. Los extremos de este puente estaban enterrados en la orilla y asegurados con grandes piedras.

«Esta máquina así formada, dice LLANO ZAPATA, era un cuerpo fuerte, grueso y ligero, que se sustentaba sobre el agua, lo mismo que si fuera un tablado». El largo puente era de ciento cincuenta pasos y su ancho de catorce pies. Además este autor recuerda otro sistema de puentes, que en el Perú llamaban «Oroya» y en el Nuevo Reyno «Tarabita». El mismo los describe y dice que eran unas maromas gruesas y tirantes que tenían una argolla corrediza de madera «que es lo que llaman, dice, Uruya u Oroya en lenguaje quechua y Tarabita en español y de la cual pendía un cesto de mimbre en el que entraba la persona que debía pasar al otro lado».

En el libro del P. GUMILLA sobre el Orinoco, se habla también de este procedimiento empleado para pasar los ríos o precipicios, como también se refiere a los puentes de redes vegetales y a las balsas de maderas y juncos.

La Historia Natural y Moral de las Indias citada anteriormente, también habla de la Oroya y de las otras maneras que usaban los indios en el paso de los ríos.

«En algunas partes tienen una gran soga atravesada de banda a banda, dice, y en ella un cestón o canasto en el cual se mete el que ha de pasar; y desde la ribera tiran de el y así pasa en su cesto».

En algunas regiones, dice el P. ACOSTA, «va el indio como a caballo en una balsa de paja y toma a las ancas ál que há de pasar y bogando con su canaleta, pasa»; mientras que en otras, como en el río Sancta del Perú, utilizaban una balsa de calabazas donde subía el viajero, arrastrado por un indio que nadaba adelante «tirando como los caballos tiran un coche», dice el citado autor, y ayudado por el impulso que le daba otro indio que nadaba detrás.

A estas balsas, de las que se ocupa también el P. BERNABÉ COBO, en su citada *Historia del Nuevo Mundo*, las construían los indios metiendo las calabazas secas en unas redes. Además,, construían otras balsas con cañas de «forma de zarzos», dice Cobo y otras de maderas, como las que había en Payta, Manta y Guayaquil, que eran, según este mismo autor, las más grandes de todo el antiguo Reyno del Perú.

El procedimiento que tenían los indios del Perú para cruzar los ríos con las balsas de calabazas, era semejante al que tenían los indios de las riberas del Paraná para cruzar en lo que le llaman «la pelota».

Los jesuitas que evangelizaron el Río de la Plata y el Paraguay, han dejado una información muy interesante en los relatos de CAMAÑO, CANELAS, BURGÉS, BUSTILLO, BAUCKE, DOBRIZHOFFER, MURIEL, BRIGNIEL, JOLIS, ANDREU, CARDIEL, y OLCINA que ha utilizado el P. GUILLERMO FURLONG en sus libros *Entre los Mocobies de Santa Fe* y *Entre los Abipones del Chaco*.

Según estos relatos, «la pelota» era «una piel de buey sin curtir, seca, arremangada un palmo por todos sus costados». En esta embarcación subía el pasajero y un indio nadando por delante, la arrastraba. A esta «pelota», según el P. FURLONG, los indios Abipones la llamaban «ñatac».

El Visconde PORTO SEGURO, al referirse a las «ubas» que fabricaban los indios del Brasil con la corteza de los árboles, dice: «tal foi o modelo que ao depois tiveram os colonos, para fazerem as pelotas de couros de bui, ainda usadas na passagem dos rios, especialmente no Rio Grande do Sul».

EL CAMINO DE CONCOLORCORVO

El camino desde el Río de la Plata al Perú, según la información recogida por Caboto en la costa del Brasil y en la desembocadura del Carcarañá.
— La «torre de Caboto». — Jerónimo Romero. — La carta de Villalta.
— El camino en diagonal. — El camino que siguió Jerónimo Luis de Cabrera y el que busca Juan de Garay. — El Oidor Matienzo. — El camino del Inca. — Un «Diario de Viaje» inédito, escrito en la travesía de Buenos Aires a Lima por el camino en diagonal.

Cuando CABOTO cambió el rumbo de su expedición y en vez de continuar viaje hasta las Molucas por el Estrecho de Magallanes siguiendo el rumbo de LOAYSA, se aventuró por el Río de la Plata en busca del camino que le llevaría a la conquista de los tesoros de que hablaban en las costas del Brasil, levantó el fuerte de Sancti Spiritus a la margen derecha del Paraná en las tierras que hoy pertenecen a la provincia argentina de Santa Fe.

Los sobrevivientes de la expedición de SOLÍS, que encontró CABOTO en la costa del Atlántico, le marcaron el camino que debía seguir, Paraná arriba, para llegar luego por otros ríos que en él desembocaban a la famosa Sierra de la Plata. Sin embargo, los indios que encontró en las inmediaciones de la desembocadura del Carcarañá, le indicaron otro camino que le llevaba por «la tierra adentro» hasta los fabulosos dominios del Inca. «Esta generación, dice la ya citada carta de LUIS RAMÍREZ, nos dió muy buena relación de la sierra y del Rey Blanco».

Estos indios dijeron también a los hombres de CABOTO, que más allá de la Sierra, se encontraba el mar y agregaban, que esas montañas, confinantes con el mar, después de elevarse, acababan rápidamente. «Nos dijeron, se lee en el documento mencionado, que de la otra parte de la sierra, confinaba la mar y según decían, crecía y menguaba mucho y muy súbito».

CABOTO pensó que el mar del que le hablaban los indios era la Mar del Sur, y como insistieran los naturales en afirmar, que en aquellas montañas estaba la sierra de la plata, «hizo calar esta tierra para ver si se podría caminar por ella, por que decían era por allí el camino muy cerca». Es así como se tiene por primera vez, en tierras de Santa Fe, la noticia de un camino, que cruzando en diagonal el Continente, unía el Río de la Plata con los dominios del Inca.

Sin embargo, CABOTO resolvió continuar su expedición remontando el Paraná, porque le informaron que ese era el mejor y más breve camino para llegar a otros ríos que en él desembocaban más al norte y por los que podría conseguir el objeto que se proponía.

El fuerte de Sancti Spiritus que fué destruído después por los indios, dejó en sus ruinas un punto de referencia en los caminos de la conquista: la «torre de Caboto», que a los hombres del Perú orientó en sus expediciones en busca de una nueva salida al mar.

Los hombres de la expedición de D. PEDRO DE MENDOZA, levantan también sus fuertes, después de fundar la ciudad de Buenos Aires, en las inmediaciones de la tierra donde CABOTO levantó su famosa «torre», y fué allí donde les vino al encuentro, uno de sus soldados, JERÓNIMO ROMERO, que había quedado

entre los indios de esas regiones, después del desastre de Sancti Spiritus.

En la carta de VILLALTA, publicada como apéndice en el *Schmidel* editado por la Junta de Historia y Numismática de Buenos Aires, consta que el sobreviviente de CABOTO, daba a los soldados de MENDOZA, una «muy larga y copiosa relación así de vista como de oídas de indios», de la riqueza que había en la tierra adentro.

Se repitió así la información que recibieron los compañeros de CABOTO en las orillas del río Paraná sobre la existencia de ese camino que cortaba en diagonal las tierras de América desde el río de la Plata hasta el Perú.

El camino del que oyeron hablar CABOTO y luego los hombres de MENDOZA, según decían, pasaba por los dominios de «ciertos indios que poseían muchas ovejas de la tierra, que tenían contratación con otras naciones muy ricas de plata y oro»: pero que cruzaba antes «por ciertos pueblos de indios que viven debajo de la tierra, que llaman Comechingones».

Las referencias suministradas en las márgenes del Paraná, indicaban la dirección del camino hacia el Alto Perú a través de la que fué después provincia de Córdoba, que era la tierra de los Comechingones. Este fué el camino que hicieron los hombres del Perú con JERÓNIMO LUIS DE CABRERA en busca de la salida al mar; y era también éste el mismo camino, que los hombres de Asunción buscaban con GARAY cuando fundaron Santa Fe en las márgenes del Paraná y Buenos Aires en las del Río de la Plata.

Porque GARAY, en la definitiva conquista del Río de la Plata, se propuso dos fines: dar salida a los hombres que se habían aislado en el Paraguay para que por ella pudieran asegurarse una fácil comunicación con España, y encontrar también ese camino en diagonal de cuya existencia supieron CABOTO y MENDOZA y que llevaba hasta los reinos del Perú.

En una información de TORRE DE VERA, levantada en Santa Fe en 1583 y publicada por MANUEL M. CERVERA en los Apéndices de su *Historia de la Ciudad y Provincia de Santa Fe*, JUAN DE GARAY, que declara entre los testigos, dice que después de fundar Santa Fe y Buenos Aires, «entran y salen cada día mercaderes con carretas y caballos... de aquí a la gobernación de Tucumán»; y uno de los títulos de tierras otorgadas por

GARAY y publicados por el mismo CERVERA en la obra citada, dice que fundó la ciudad de Santa Fe «para poder tratar y conversar con las provincias y gobernación del Tucumán y por allí con los reinos del Perú», y enseguida agrega que «asi se ha hecho e idos y venidos despachos a los reinos del Perú, después que la dicha ciudad de Santa Fe poblé».

La expedición de don JERÓNIMO LUIS DE CABRERA, que baja en busca del Río de la Plata y la expedición de GARAY que busca desde las márgenes del Paraná el camino que le lleve al Perú, abren para la conquista y colonización de esas regiones, el mismo camino que ya conocían los indios que informaban a CABOTO y a MENDOZA de la existencia del Imperio de los Incas.

El Oidor MATIENZO, antes de que GARAY fundara nuevamente la ciudad de Buenos Aires con los «mancebos, bien mancebos» que en una empresa juvenil salieron a «abrir puertas a la tierra», reclamaba la conquista definitiva del Río de la Plata, para asegurar al Perú la salida al mar por ese camino y en el itinerario que traza en su *Gobierno del Perú*, hace continuas referencias a los caminos del Inca, que llegaban hasta el actual territorio de la República Argentina y a los Tambos donde decía que los naturales podían servir «como servían en los tiempos del Yuga».

MAX UHLE, en su estudio sobre *Las relaciones pre-históricas entre el Perú y la Argentina*, presentado en el XVII Congreso Nacional de Americanistas reunido en Buenos Aires en 1910, dice que una de las pruebas del dominio de los Incas en una región del actual territorio argentino, está en los vestigios de caminos antiguos en su apariencia idénticos a los que se ven en muchas partes del Perú, como «el camino del Inca» al sur de Tinogasta que conduce en la dirección de la sierra de Famatina, además de innumerables pueblos y lugares que conservan nombres que revelan su primitivo origen incaico.

En la Biblioteca Nacional de Lima, en el tomo 160 de *Manuscritos*, se conserva un *Diario de viaje* inédito y anónimo de 1783. Su autor sube desde Buenos Aires al Perú cruzando por Santa Fe, por Córdoba, la antigua tierra de los Comechigones, por Santiago del Estero, Tucumán, Salta y Jujuy. Es el rumbo del camino de CONCOLORCORVO; del que marcaban los indios a CABOTO en las orillas del Paraná cerca de la desembocadura del Carcarañá y del que oyeron hablar los compañeros

de MENDOZA en las mismas tierras de la actual Santa Fe, al sobreviviente del fuerte de Sancti Spiritus.

En el camino de Córdoba a Santiago del Estero anota el autor del *Diario de Viaje* algunos lugares que tienen nombres «en la lengua del Cuzco» como el rancharía que llaman «las Pirguas» que «en la lengua del Cuzco, dice, significa como canasto».

CONCOLORCORVO², en los últimos tiempos de la Colonia, escribió *El Lazarillo de Ciegos Caminantes desde Buenos Aires hasta Lima*, describiendo esta ruta en diagonal, que empezaba en los campos abiertos del Río de la Plata y que empalmaba al norte con los caminos del Inca.

IV

CAMINOS DE LA COLONIA

EL CENTRO ECONÓMICO DE AMÉRICA

La costa del Pacífico y el Río de la Plata. — Caminos de Chile. — Los cuatro caminos del Cuzco. — Caminos de los Charcas. — El Callao y los puertos de Nueva España y Guatemala. — Las rutas del Callao y Panamá. — El tráfico en el Reino de Quito. — En el Reino de Granada y en la Capitanía General de Caracas. — El rumbo del Cabo de Hornos. — El camino del Río de la Plata.

La conquista del antiguo Imperio de los Incas, llevó a la costa del Pacífico, el centro de la vida económica, política y

(²) “*El Lazarillo de ciegos caminantes desde Buenos Aires hasta Lima, con sus itinerarios, según la más puntual observación, con algunas noticias útiles a los Nuevos Comerciantes que tratan en Mulas; y otras Historias. Sacado de las Memorias que hizo Don Antonio Carrión de la Vándera, en este dilatado Viaje, y Comisión que tuvo por la Corte para el arreglo de Correos, y Estafetas, Situación y ajuste de Postas, desde Montevideo.* Por DON CALIXTO BUSTAMANTE CARLOS INCA, alias CONCOLORCORVO, Natural del Cuzco, que acompañó al referido Comisionado en dicho Viaje, y escribió sus Extractos. Gijón 1773”.

Sobre CONCOLORCORVO, escribe VENTURA GARCÍA CALDERÓN en la “Nota Preliminar” de la edición del *Lazarillo* hecha en 1938 por la “Biblioteca de Cultura Peruana”: “¿Era “indio neto” como el decía?. Mas parece un mestizo retozón y ladino, parejo a tantos otros. Como GARCILASO que también sintió en las venas la colisión de sangres, se nos antoja uno de los más típicos criollos del Perú, tan indio como español en su descripción objetiva de la realidad colonial sin que se deje llevar por los prejuicios heredados”.

social de la América del Sur; y llevó también, como una consecuencia, la acción de España en el Río de la Plata, al fin estratégico de impedir el avance de los portugueses y la entrada posible de otros enemigos que amenazaran por esa vía sus dominios del Perú.

Pero el territorio que ocupaba el Perú, estaba encerrado entre la gran cordillera y la Mar del Sur, y entre los bosques y las montañas, casi inaccesibles, que se extendían desde los términos de Guayaquil hasta Panamá y el desierto de cien leguas que le separaba del Reino de Chile. Entre la cordillera de la costa y la gran cordillera de los Andes, se extendían las Provincias que iban desde el Correjimiento de Chapapoya hasta Potosí; mientras en los valles de la costa se encontraban las poblaciones agrícolas, que debían proveer con sus productos a las provincias esencialmente mineras y que por estas circunstancias, eran las más pobladas.

Sin embargo, el problema de España, fué el de regular el comercio del Perú por las grandes rutas que le unían con el resto del continente y con la Metrópoli.

El comercio con el Reino de Chile se hacía desde el Puerto del Callao con los puertos de Concepción, Valparaíso y Coquimbo, a donde llegaban no solo los productos propios del Perú, sino también de Quito y Santa Fe de Bogotá, que enviaban por esa vía, sus tocuyos y sus añiles.

Un tráfico de menor importancia se hacía también desde el Callao con los llamados «puertos intermedios» de Iquique, Arica, Illo, mientras que a Valdivia llegaban los barcos de Valparaíso con provisiones de víveres y los barcos que anualmente conducían el «situado» desde el Callao.

Al tratar de los caminos de las provincias de Chile, dice JUAN LÓPEZ DE VELAZCO, en su *Geografía y Descripción Universal de las Indias*, que para entrar a ellas, «hay dos caminos por tierra; uno el de los Ingas que viene desde la gobernación de Popayán, atravesando el Pirú por la serranía y tierra de los Andes, que es camino largo y despoblado»; y el otro, el que llega hasta Arica atravesando luego el desierto de Atacama que entra al valle de Copiapó y sigue hacia el valle de Coquimbo, desde donde empiezan ya las poblaciones y donde son «todos los caminos de unas ciudades a otras, dice el autor citado, muy buenos y apacibles para caminantes y recuas de caballos». Pero



Fig. 14. Galeón español del siglo XVII (tomada de F. C. WIEDER. *Monumenta Cartographica*, The Hague, 1925).

como estos caminos por tierra eran largos y penosos, el tráfico de las mercaderías de España o de otras provincias de América para el Reino de Chile, se hacía desde Lima por mar.

La ciudad de Santiago, estaba unida a la Serena y Concepción con caminos llanos y buenos; y además el tráfico de las mercaderías que llegaban al puerto de Valparaíso se hacía hasta Santiago, con carretas por otro camino de 17 leguas.

También salía de Santiago otro camino para recuas, que atravesaba la cordillera y por el cual se proveía de mercaderías a las ciudades de Mendoza y de San Juan, que pertenecían a la provincia de Cuyo.

Cuatro caminos reales salían de la plaza del Cuzco. Uno por la parte norte, llevaba a las provincias de Quito y se llamaba Chinchasuyo; otro hacia el poniente y sudoeste de la ciudad, que iba con rumbo al mar hacia la ciudad de Arequipa, y se llamaba Condesuyo; hacia el sur salía el que llamaban Collaosuyo, para las provincias de Chile; y el que llamaban Andesuyo, es el que salía hacia el Oriente.

Los caminos que comunicaban el Cuzco con Lima y con las poblaciones de los Charcas, se transitaban cómodamente con recuas y con llamas.

Arequipa estaba unida por caminos con el Cuzco y con la ciudad de la Plata y villa de Potosí. Estas dos ciudades tenían un intenso comercio directo con Arequipa antes de habilitarse el puerto de Arica.

La provincia de los Charcas, comenzaba desde un pueblo de indios que llamaban Caracollo, cincuenta leguas antes de llegar a la Plata por el camino del Cuzco, hasta los términos de aquella ciudad y de la villa de Potosí.

Dentro de esta jurisdicción se encontraba la ciudad de la Plata a 165 leguas del Cuzco y 18 de Potosí, a 80 leguas de la Paz y 150 de Arequipa. El tráfico de mercaderías, se hacía con Lima, por el camino del Cuzco o por el mar, pasando por Arequipa o Arica.

La Paz se comunicaba por un camino de 100 leguas con el Cuzco y por otros caminos de 80 leguas con Arequipa y con la ciudad de la Plata, respectivamente.

La Villa Imperial de Potosí estaba a 18 leguas de camino de la ciudad de la Plata, a 90 del puerto de Arica y a 150 de Arequipa.

Como a 100 leguas al oriente de las provincias de los Charcas, quedaba Santa Cruz de la Sierra en el camino hacia Asunción. Desde Chuquisaca o la Plata, llegaban las mercaderías hasta Santa Cruz por un camino de 70 leguas ásperas entre las montañas y el resto del mismo por tierra llana.

El camino de Santa Cruz a la Asunción, aunque podía hacerse por dos partes, no se frecuentaba por el temor de los indios y sólo se hacía formando grupos numerosos de gente bien armada.

«Entrase a esta provincia de los Charcas y Tucumán, dice JUAN LÓPEZ DE VELAZCO en su obra citada, por el camino real de los Ingas».

Hacia el norte del Perú hubo dos grandes rutas marítimas: una hasta Acapulco y otra hasta Panamá.

En la Biblioteca Nacional de Lima, se conserva un volumen que contiene en 176 folios un *Derrotero de la Mar del Sur* de 1730, donde se puede seguir el camino que hacían los barcos que iban y venían desde el Callao hasta estos dos puertos.

Acapulco era el puerto por el cual se permitió por R. C. de 20 de Enero de 1774, el comercio del Reyno de Nueva España con el Perú, Santa Fe de Bogotá y Guatemala y era además el punto de destino del Galeón de permiso que llegaba con la «ropa de China» que traía desde Filipinas. Por eso en la R. C. permitiendo el comercio mutuo de los Cuatro Reynos, del Perú, México, Nuevo Reyno de Granada y Guatemala, se establece expresamente que siguen en todo su rigor, las leyes y Reales Cédulas para que en ningún tiempo, pasen y se introduzcan al Perú, «los texidos y géneros de China» ni los géneros y efectos de Castilla.

Estas mercaderías debían consumirse en Nueva España o transportarse el excedente de las de Filipinas a la Metrópolis, sin que por ningún pretexto se pudiera llevar a otros pueblos del Perú o Tierra Firme, para lo cual se trataba de controlar el comercio que hacían los navíos permitidos a Guatemala y puertos de Sonsonate y el Realejo, que abastecían al Perú con brea, alquitrán y tabaco.

Posteriormente se autorizó la extracción del cacao de Guayaquil para el puerto de Acapulco con lo cual se facilitó la introducción clandestina por aquel puerto, de las mercaderías que llegaban en los barcos que hacían la carrera de Filipinas.

Los únicos puertos frecuentados en el tráfico que se hacía desde el Callao hacia la banda del sur del Reyno de Guatemala, eran los puertos de Realejo y Sonsonate.

El puerto de Realejo correspondía a la jurisdicción de Nicaragua y También se le conocía con el nombre de puerto de la Posesión. Era uno de los puertos más seguros de la Mar del Sur y era siempre concurrido por los navíos de Nueva España, Guatemala y Panamá que cargaban maíz, miel y gallinas y que concurrían, además, para hacer sus reparaciones en sus astilleros, pues tenía fama de ser una de las mejores fábricas de navíos del Pacífico, mientras que el puerto de Sonsonate, que pertenecía a Guatemala era un mal puerto, porque la mar estaba siempre brava y sin embargo, las naves de Nueva España, Tierra Firme y Perú desafiaban esos peligros para cargar en él, añil, azúcar, arroz y el almidón que fabricaban sus vecinos con la raíz de la yuca.

La ruta del Callao a Panamá, continuaba a través del Istmo hasta Portovelo que dista de Cartagena aproximadamente 80 leguas.

La comunicación de Cartagena con Portovelo se hacía generalmente navegando por la costa y cuando era el tiempo de las brisas que comienzan a fines de Noviembre, el viaje podía hacerse en dos o tres días. En épocas en que soplaba viento fuerte por la proa, los barcos debían recalar en el río de San Juan, en Cocle o a lo menos en Chagre, para después arribar cómodamente al puerto, pues si la embarcación salía a sotavento de Portovelo, las corrientes, irremediamente, lo volvían a Cartagena.

Portovelo está en un lugar muy hondo, rodeado de montañas, dice un diario de viaje de 1765, que se conserva manuscrito en la Biblioteca Nacional de Lima. Está rodeado de montañas con espesas arboledas que llegan hasta el caserío y agrega que, «por no tener ventilación el aire es mal sano y hay muchas calenturas».

Desde Portovelo se navegaba hasta Chagre, generalmente en piraguas o balsas.

Las piraguas llegaban a Cruces en poco más de cuatro días, mientras que las balsas tardaban de diez a doce. Sin embargo, las grandes bajantes del río que coincidiendo con los

meses de verano empezaban generalmente en Enero y seguían hasta Mayo, dificultaban el tráfico fluvial.

Desde Cruces a Panamá, el camino era penoso y duro aunque la distancia era corta y podía recorrerse en medio día. Sin embargo la comunicación entre Panamá y Portovelo se podía hacer por dos caminos. El camino ya descrito por el río Chagre, tenía en total 36 leguas. Por tierra había 6 leguas desde Panamá hasta Cruces; desde Cruces hasta la Boca del Castillo, había 18 leguas de navegación por el río y luego 12 leguas más por mar, desde el Castillo a Portovelo.

El otro camino se hacía todo por tierra con un total de 21 leguas; pero era el camino por el río Chagre, el más fácil y el que se hacía en menos tiempo. Pero como los piratas en repetidas oportunidades, se apoderaron de la plata en el río Chagre, por Reales Cédulas y bandos de Virreyes y Gobernadores, se dispuso que los «caudales físicos», se condujeran precisamente, por el camino de tierra.

En los primeros tiempos, el tráfico a través del Istmo, se hacía por un camino muy malo de 18 leguas entre Panamá y Nombre de Dios, pero en 1585 la población de este puerto, por orden de FELIPE II, se trasladó a Portovelo, cinco leguas al poniente, que fué desde entonces, el que le reemplazó en el movimiento de las mercaderías y productos que iban o venían de España. Nombre de Dios, quedó convertido en un caserío abandonado, refugio de piratas y contrabandistas.

La comunicación de Guayaquil con Lima se hacía generalmente, saliendo de Guayaquil en barco hasta Paita, para tomar allí el camino que cruzaba los arenales y los valles de la costa hasta la capital del Virreynato. Se salía de Paita hacia Piura cruzando 12 leguas de desiertos de arena; luego se pasaba a Sechura para ir de allí hasta Morrope. Para esta travesía era necesario proveerse en Sechura del agua necesaria, para dar de beber a las mulas en el despoblado de 36 leguas que separaban los términos de este camino. Y después, Lambayeque, Monsefú, Saña, San Pedro de Lloc, Magdalena de Cao, Trujillo Virú, Santa, Pativilca, Chancay y por fin «se baja al ameno valle del Rimac, dice el citado manuscrito, donde está Lima».

Algunos mercaderes de Galeones, que no podían vender todas sus mercaderías en Portovelo, subían con ellas hasta el Perú, desembarcando también en Paita, para ir por las 200 leguas



Fig. 15. Lima, con el puente sobre el Rímat (tomada de ALEXANDER CALDEFEUIL. *Travels in South America during the years 1819-20-21 etc.*, London, 1925).

que separa este puerto de Lima, haciendo ventas en los pueblos del camino. Otros, en cambio, bajaban en Manta ó Guayaquil.

Desde Quito a Lima, había dos caminos. El de tierra que pasaba por Riobamba y el del mar que se hacía por Guayaquil. Para ir al Cuzco, se seguía el camino del Inca.

Tres ríos navegables facilitaban el tráfico en el Reyno de Quito. El río Pastaza, el río Napo y el río de Mira.

El río Pastaza, nace en las sierras de las provincias de Riobamba y después de correr por más de 100 leguas, desemboca en la parte austral del Marañón, por medio de cuatro bocas que forman tres islas. El río Napo, nace en el Cotopacsi y aunque sólo puede navegarse desde el pueblo y puerto de Napo, facilita el tráfico con la capital. Por último el río Mira desemboca en el Pacífico y atraviesa las Esmeraldas y las Barbacoas.

Las Misiones de Maynas, podían comunicarse con Quito, por tres caminos. Uno pasaba por Pongo de Borja, que también se llamaba Estrecho de Manseriche, donde el Marañón se enangostaba, hasta 50 varas entre dos grandes montañas, en una extensión de tres leguas. En esta zona, la corriente del río era tan intensa, que todo el trayecto de la angostura se pasa en un cuarto de hora. Algunas mercaderías se embarcaban y se las dejaba ir solas hasta después de la angostura, donde salían a nado algunos indios y detenían la embarcación para llevarla a la orilla. Desde ahí se toma un camino de mulas que pasaba por Loxa, llamada también la Zarza, que se encontraba en un valle en lo más alto de los Andes que llamaban Cuxibamba y que en lengua de los indios significa «llano que se ríe», para llegar a Quito después de 50 leguas. Este camino estaba casi abandonado por lo penoso y por lo largo.

El más corto era lleno de peligros y pasaba por el río Pastaza y el Barbosa hasta salir por los Baños. El tercer camino era por el río Napo, que se navegaba hasta el pueblo de este mismo nombre y luego, en 12 jornadas, se llegaba hasta Quito a través de las montañas.

Algunas veces, durante la Colonia, se habló de recuperar las tierras que ocupaban los portugueses a lo largo del Marañón para facilitar la navegación de embarcaciones españolas que llevaban mercaderías hasta Maynas y desde allí a Quito y Lima, con lo que al mismo tiempo se pensaba eliminar el comercio ilícito que hacían los portugueses del Brasil por esas regiones.

A mediados del siglo XVII, se proyectó la construcción del camino de las Barbacoas, algunos de cuyos antecedentes se encuentran reunidos en un legajo que se conserva en el Tomo 223 de *Manuscritos. Papeles Diversos* de la Biblioteca Nacional Lima.

Este camino uniría la villa de San Miguel de Ibarra con el río y puerto de Mira frente a la Isla de Gorgonilla, que distaba de Quito, 14 jornadas de a 3 y 4 leguas, de las cuales 9 jornadas, se hacían por tierras fértiles de pasto y las otras 5 a través de la montaña. En este camino había que hacer dos breves jornadas bajando por el río hasta el puerto que se convertían en 4, aguas arriba. Por el río podían navegar canoas grandes, balsas, chatas y lanchas y el puerto era bueno, abrigado de los vientos y con mucho fondo, de donde sin ningún riesgo se podía salir todo el año y llegar a Panamá en la época de los vendavales en 4 días y regresar en 8; o en la época de las brisas, hacer el viaje de ida en 8 días y en 4 el de regreso.

Según los términos de la Capitulación relacionada con la construcción de ese camino, que se encuentra en el citado expediente que se conserva en la Biblioteca Nacional de Lima, esta navegación era más segura en todo tiempo «que la del Perú y sus puertos de Manta, Guayaquil y Paita»; además, según este mismo documento, el camino de tierra era el mejor de todos los que había en el Mar del Sur hacia Quito y sus provincias «en el cual se evita cargar los indios, como lo hacen en los demás caminos que de dicha mar hay para la dicha ciudad excepto los de Guayaquil y Bahía de Casagues, por donde andan mulas».

El ancho del camino a construirse entre San Miguel de Ibarra y el Río de Mira, era de 5 varas de ancho en la montaña y 10 en el llano; cada 3 o 4 leguas habría Tambos y paradas de recuas; la casa de los Tambos para albergue de los pasajeros tendría 25 varas de largo y 15 de ancho; la «caballería tendría capacidad para 50 mulas y un resguardo para que las mercaderías y aparejos no quedaran a la intemperie y además se construiría una ermita». También se construirían puentes de madera en los lugares donde fuere necesario y se construiría además una aduana en el río de Mira.

Con la construcción de este camino se procuraba el alivio de Tierra Firme, que era tierra estéril y adonde llegaría así, todo lo necesario para su población en el breve viaje que se haría

por el río Mira. Por este camino, los vecinos de Panamá podrían llegar a Quito en veinte días; y Quito, no sólo tendría una salida de sus productos, sino que su comercio se haría por Portovelo en vez de hacerlo por Cartagena, por caminos más largos, penosos y caros.

En 1621, el capitán PABLO DURANGO Y DELGADILLO que cubrió y conquistó esta región de las Esmeraldas y se obligó a construir el camino que le comunicara con las demás provincias del Reyno, no pudo realizar su propósito. Tampoco lo consiguió FRANCISCO PEREZ MENACHO en 1626, ni posteriormente VICENTE JUSTINIANI, ni HERNANDO DE BOTO Y CALDERÓN que se lo propuso en 1713, hasta que en 1746, se concedió la gobernación de las Esmeraldas a don PEDRO MALDONADO Y SOTOMAYOR, natural de Quito, que a costa de grandes sacrificios tomó a su cargo la empresa.

Sin embargo, este camino de Mira o de las Barbacoas, como también se le llamaba se había considerado peligroso, porque con él, se lee en una de las piezas agregadas al expediente citado, se abría un «portillo» por donde el enemigo podría introducirse en «estas provincias cuya mayor seguridad consiste en lo inaccesible de los caminos».

Los que se oponían a la construcción de este camino que llamaban de las Barbacoas, dicen que si el enemigo llegara a dominar la Mar del Sur, en menos de diez jornadas, por ese camino, podrían llegar hasta la villa de San Miguel de Ibarra, desde donde Quito quedaba sólo a veinte leguas.

Sin embargo, además de estas razones de orden estratégico, existían otras de orden económico, pues al facilitarse la comunicación de Quito con Tierra Firma, se perjudicaba el tráfico de Quito con Lima por el puerto de Guayaquil. Por eso, mientras Panamá apoyaba francamente la construcción de este camino, los grandes comerciantes de Lima, lo miraban con inquietud apoyándose en la opinión del Conde de SALVATIERRA, Virrey del Perú, quien en una carta que escribía el 20 de Octubre de 1651, a Don MARTÍN DE ARRIOLA, Presidente de la Real Audiencia de Quito, decía «respecto de lo que importa tener ocultas todas las veredas que pueden hacer más fácil la comunicación deste Reyno y estorvar que muchas provincias del no se destruyan con esta novedad».

Esta opinión del Conde de SALVATIERRA, según ARRIOLA, coincidía con la del Conde de CHINCHÓN y sintetizaba, la política de los caminos cerrados del Pacífico.

La principal vía de comunicación en el Nuevo Reyno de Granada era el río de la Magdalena. Por él subían las mercaderías que venían de Cartagena en canoas cuya capacidad alcanzaba a «100 botijas peruleras». Las embarcaciones llegaban hasta el río Negro a cuarenta leguas de Santa Fe y allí se tomaba un camino de arrias. También solían desembarcar las mercaderías en el puerto de Honda. Para seguridad de estos caminos, se había fundado a once leguas al norte de Santa Fe, el pueblo de San Miguel.

La gobernación de Popayán tenía 100 leguas de costa sobre la Mar del Sur, pero era tan brava y alta que sólo tenía el Puerto de Buenaventura y el del río de San Juan. Se entraba en esta provincia por el puerto de Buenaventura hasta la ciudad de Cali y de ahí a Popayán. Almaguer, Pasto y demás pueblos y provincias de Quito.

El camino de Popayán a Cali estaba frecuentado por recuas que llevaban las mercaderías desde el Perú y desde Quito; y algunas mercaderías que llegaban de España por el puerto de Buenaventura para el Nuevo Reyno de Granada. Desde Popayán también salía un camino por el valle de Cali hacia Pasto.

La ciudad de Cali estaba a veinte y dos leguas de Popayán y a veintiocho o treinta del puerto de Buenaventura.

Las mercaderías de España que llegaban por la vía de Panamá, se llevaban desde el puerto de Buenaventura hasta el principio del valle cinco leguas de la ciudad, por indios de carga, porque el camino entre las montañas era extraordinariamente áspero, pero las cinco leguas que quedaban hasta la ciudad de Cali, se hacían en recuas.

Desde Cali a Popoyán, Almaguer y Pasto y provincias de Quito, había caminos de recuas, como los que iban por Buga y Cartago hacia el Nuevo Reyno y Santa Fe de Antioquia. Los caminos de Pasto a Quito, Popayán y Cali, eran frecuentados por recuas que llevaban mercaderías de España y del Perú. Había también un camino de Popayán a Quito, desde donde pasaban luego las mercaderías que llegaban por esta vía, hasta Guayaquil, Riobamba, Cuenca, Loxa. . . etc.



Fig. 16. Arria. Campamento (tomada de PETER SCHMIDTMAYER. *Travels into Chile over the Andes in the years 1820 and 1821*, London, 1824).

Mientras se hizo el comercio de Flotas y Galeones, los Holandeses introducían su contrabando, desembarcándolo en las inmediaciones del río Hacha, donde una playa dilatada y desierta de treinta leguas, en el territorio de los Guajiros, le permitía cómodamente las maniobras necesarias para realizarlo; y generalmente eran los vecinos de Mopox, a setenta y tres leguas de Cartagena, los que se encargaban de transportar el contrabando por los caminos del Reyno de Santa Fe.

Los piratas del Caribe y los contrabandistas realizaban además sus desembarcos en las Bahías del Almirante, el Guaymí, Punta de San Blas, Cocle y el Darien.

En la época del Príncipe de ESQUILACHE, se construyó un camino en la provincia de las Esmeraldas, desde la villa de Ibarra por el río Bogotá a río de Santiago y se construyó el puente del río Delita.

La penosa travesía del Istmo de Panamá hizo discurrir a algunos sobre la posibilidad de comunicar los dos mares por un canal. Además del testimonio de los cronistas que se ocupan de este asunto como el Padre JOSEPH DE ACOSTA en su ya citada *Historia Natural y Moral de Indias*, el Dr. RUBÉN VARGAS UGARTE ha publicado en su obra sobre los *Manuscritos Peruanos del Archivo de Indias* el texto de una carta de S. M. al Virrey del Perú, refiriéndose a este proyecto el 10 de abril de 1696. Pero cuando las Ferias de Portovelo no pudieron soportar por más tiempo la acción de las Factorías y establecimientos ingleses de las Antillas, de las colonias holandesas de Curaçao y de las colonias francesas de Santo Domingo y Martinica, se pensó en el abandonado camino que unía en una larga navegación marítima, el puerto del Callao con la Metrópolis por el Cabo de Hornos, pues el del Estrecho se consideraba más penoso y largo.

La pérdida de Jamaica, a mediados del siglo XVII, que había aumentado considerablemente el contrabando en perjuicio de las Ferias de Portovelo; el saqueo de Panamá por MORGAN en 1760, que obligó a retardar el envío de los caudales hasta no tener noticias de la llegada de la Flota a Cartagena y el privilegio concedido a los ingleses el 26 de Marzo de 1713 de proveer de negros al Perú durante treinta años, que facilitó también la introducción de mercaderías en los países de América, contribuyeron a dar el golpe definitivo al comercio de Flotas

y Galeones que acabó en 1737, lo que trajo como consecuencia inmediata la disminución del tráfico por los caminos que unían Panamá con los pueblos de la costa del Pacífico hacia el puerto del Callao y Lima.

En sustitución de esta ruta se abrió la del Cabo de Hornos.

En 1742, se permitieron los primeros Navíos de Registro por el Cabo de Hornos, que entraban al Pacífico en el año siguiente. Pero fué desde 1748 cuando el tráfico por los mares del sur se hizo con mayor intensidad.

Los documentos de la época que se refieren a esta navegación hacen resaltar las ventajas de la nueva ruta sobre la antigua de Panamá y Portovelo, que causaba tantas enfermedades y muertes en los tripulantes, en los mercaderes y en el resto del personal que se empleaba en estos trajines.

El Oidor MATIENZO, antes de la segunda fundación de Buenos Aires por don JUAN DE GARAY, decía refiriéndose a la conveniencia de poblar el Río de la Plata, que «los que allí poblaren serán ricos por la gran contratación que ha de haber allí de España, de Chili, y del Río de la Plata y de esta tierra». Sin embargo, desde la fundación de Buenos Aires, el comercio le estuvo prohibido hasta 1602, en que se despachó Real Cédula a instancia de su Obispo, Fray MARTÍN IGNACIO DE LOYOLA, permitiendo a los vecinos, un comercio limitado a ciertos frutos por el término de seis años.

A pesar de las prohibiciones, los vecinos de Córdoba del Tucumán, llegan con sus carretas a Buenos Aires, llevando sus productos y cargándolas, de regreso, con las mercaderías que encuentran en el puerto. Este tráfico de carretas entre Córdoba y Buenos Aires, inicia la ruta por donde se hará más tarde el intenso tráfico que llegará hasta el Alto Perú.

El 30 de Enero de 1670, don BARTOLOMÉ GONZALEZ DE POBEDA suscribe una *Representación* sobre el «exceso que había en el tráfico de ropa desde Reyno por Buenos Aires», según lo había verificado en Potosí.

Desde Santa Fe también llegaban carretas a Buenos Aires y como las que iban a Córdoba, regresaban también cargadas con las mercaderías que encontraban en el puerto de Buenos Aires, y que muchas veces eran transportadas hasta el Alto Perú por el camino que unía a Santa Fe con Córdoba, que era el paso obligado para el Perú.



Fig. 17. Carretas (tomada de PETER SCHMIDTMEYER. *Travels into Chile over the Andes in the years 1820 and 1821*, London, 1824).

Desde Jujuy, último término de Tucumán hasta Potosí había más de cien leguas despobladas, lo que facilitaba la introducción de las mercaderías por esa vía, a pesar de las prohibiciones. Por este camino, se introduce a los Charcas y al Perú, además de las mercaderías que llegan al Puerto de Buenos Aires, más de treinta mil mulas anuales que en Tucumán valían diez pesos y se vendían a treinta en Lima; y más de cuarenta mil vacas, que consumían anualmente las provincias de Charcas y otros Correjimientos, además de la yerba del Paraguay que llegaba por el río Paraná hasta Santa Fe y Buenos Aires, y que se transportaba en carretas luego, hasta las «Provincias de Arriba».

Además del camino llamado de los Porongos, que llevaba al Perú, había otro de los Pampas o Melincué para Chile. Los Oficiales Reales de Tucumán, en cartas del 26 de Enero de 1680 y del 6 de Octubre de 1682, se refieren a «los que dirijen sus viajes para Chile y el Perú, por la ciudad de Santa Fe de las corrientes», por los dos caminos indicados.

Como el tráfico de mercaderías entre el Río de la Plata y el Alto Perú iba en aumento, a pesar de las prohibiciones existentes, dice una *Representación* del Tribunal del Consulado de Lima, que se conserva en el Tomo 5 *Perú. Documentos del Virreynato* de la Biblioteca Nacional de Lima, que para ese tráfico «era garganta y paso la ciudad de Santiago del Estero», y que desde Buenos Aires hasta Potosí, había cuatrocientas leguas «de camino llano».

Esa era la característica de la ruta que unía el Alto Perú con el Río de la Plata. El camino en diagonal, que señalaban los indios a CABOTO en las tierras de Santa Fe y que fué el mismo camino que describiera CONCOLORCORVO en su *Lazarillo*, era camino llano y de carretas. La facilidad con que se hacía el transporte de un extremo a otro de esta ruta hizo que los fletes fueran los más bajos de todos los fletes que se pagaban en los caminos de América. Todos los documentos de la época de la colonia que tratan del comercio y especialmente del Virreynato del Perú, coinciden en afirmar, que ninguna ruta puede competir por su baratura y comodidad con la del Río de la Plata.

Pero si el camino del Río de la Plata, no tenía como los otros caminos de América obstáculos de la naturaleza que sal-

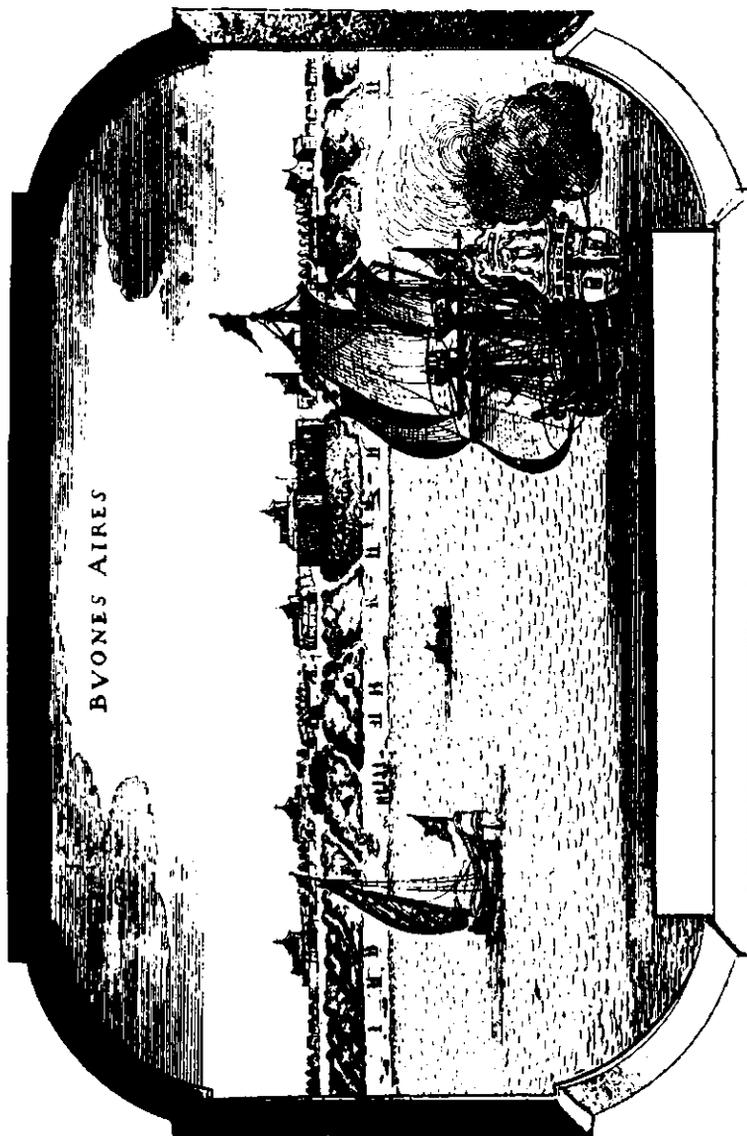


Fig. 18. Buenos Aires del siglo XVIII (tomada de Félix F. ONTES. *de Buenos Aires colonial*, Buenos Aires, 1940).

var, tuvo en cambio que vencer los obstáculos legales que trataron en vano de hacerlo intransitable.

La lucha económica durante la época colonial, fué una lucha tenaz entre el camino del Río de la Plata, prohibido por las leyes y los otros caminos conservados artificialmente.

«Los caminos son tan abiertos y el país tan dilatado y anchuroso, dice un documento de la época, que de Buenos Aires a Potosí hay cuatrocientas leguas que se caminan en carreta»³.

V

FUENTES

- P. JOSEPH DE ACOSTA, *Historia Natural y Moral de las Indias*. Madrid, 1894.
- ANTONIO DE ALCEDO, *Diccionario Geográfico Histórico de las Indias Occidentales o América*. Madrid MDCCLXXXVIII.
- ALVAR NÚÑEZ CABEZA DE VACA, *Comentarios*. En "Biblioteca de Autores Españoles. Historiadores Primitivos de Indias". 1852.
- P. OLIVA ANELLO, *Historia del Reyno y Provincias del Perú de sus Incas, Reyes, Descubrimientos, Conquista por los Españoles de la Corona de Castilla con otras singularidades concernientes a la Historia, escrito en 1598 y publicado después de tres siglos por JUAN F. PAZOS VARELA y LUIS VARELA y ORBEGOSO*. Lima, 1895.
- PEDRO DE ANGELIS, *Colección de Obras y Documentos relativos a la Historia antigua y moderna de las provincias del Río de la Plata*. Buenos Aires, 1910.
- SANTIAGO ARCOS, *La Plata. Etudes Historiques*. París, 1865.
- FELIX DE AZARA, *Geografía Física y Esférica de las Provincias del Paraguay y Misiones Guaraníes*. Montevideo, 1904.
- J. BALLEZ, *Les Caraïbes*. En "Congrès International des Américanistes; Compte Rendu de la Première Section". Nancy 1875. Tomo I.
- JOSÉ MA. BEAUVOIR, *Los Shellman, indígenas de la Tierra del Fuego*. Buenos Aires, 1915.
- P. MIGUEL CABELLO BALBOA, *Historia del Perú bajo la dominación de los Incas*. Lima, MCMXX. Tomo II. 2ª Serie "Colección de Libros y Documentos referentes a la Historia del Perú".
- ANTONIO DE LA CALANCHA, *Crónica Moralizada del Orden de San Agustín en el Perú*. Año 1653.

(³) El material gráfico de este trabajo ha sido facilitado por el Museo Etnográfico de la Facultad de Filosofía y Letras de Buenos Aires, a cuyo director, profesor FRANCISCO DE APARICIO, expresamos nuestro agradecimiento.

- RAMÓN J. CÁRCANO, *Historia de los medios de comunicación y transporte en la República Argentina*. Bs. Aires, 1893.
- CRESCENCIO CARRILLO Y ANCONA, *El Comercio en Yucatán antes del Descubrimiento*. En "Congreso Internacional de Americanistas". Actas de la Undécima reunión. México, 1895.
- MANUEL M. CERVERA, *Historia de la Ciudad y Provincia de Santa Fe*. Santa Fe, 1907.
- PEDRO CIEZA DE LEÓN, *La Crónica del Perú Nuevamente Escrita*. En "Biblioteca de Autores Españoles. Historiadores Primitivos de Indias". Tomo II. Madrid, 1853.
- P. BERNABÉ COBO, *Historia del Nuevo Mundo*. Con notas de Don MARCOS JIMÉNEZ DE LA ESPADA. Sevilla, 1893.
- CONCOLORCORVO, *El Lazarillo de Ciegos Caminantes desde Buenos Aires hasta Lima 1773 Araujo*. Guía de Forasteros del Virreynato de Bs. Aires 1803".
- ANGYONE COSTA, *Introdução a Arqueologia Brasileira*. São Paulo, 1934.
- CARLOS CUERVO MARQUES, *Orígenes etnográficos de Colombia*. En "Proceedings of the Second Scientific Congress. Washington U. S. A. Sección I. Anthropology". Vol. I. Washington, 1917.
- VICENTE DAGNINO, *El Corregimiento de Arica 1535-1784*. Arica, 1909.
- CARLOS DARWIN, *Viaje de un naturalista alrededor del mundo*. Madrid, 1899.
- BERNAL DÍAZ DEL CASTILLO, *Historia Verdadera de la Conquista de la Nueva España*. México, 1904.
- ALCIDES D'ORBIGNY, *L'homme américain*. París, 1839.
- ALBERTO M. DE AGOSTINI, *Mis viajes a la Tierra del Fuego*. Milán.
- MIGUEL DE ESTETE, *Relación de la Conquista del Perú*. Lima, MCMXXIV. Tomo VIII 2ª Serie "Colección de Libros y Documentos referentes a la Historia del Perú".
- MARTÍN FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, *Colección de los Viajes y Descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV*. Madrid, 1858.
- GONZALO FERNÁNDEZ DE OVIEDO Y VALDES, *Historia General y Natural de las Indias, Islas y Tierra Firme del Mar Océano*. Madrid, 1851.
- PEDRO FERNÁNDEZ QUIRÓS, *Historia del Descubrimiento de las Regiones Australes*, publicada por don JUSTO ZARAGOZA. Madrid, 1886.
- P. GUILLERMO FURLONG, *Entre los Mocabies de Santa Fe*. Buenos Aires, 1938.
- P. GUILLERMO FURLONG, *Entre los Abipones del Chaco*. Buenos Aires, 1938.
- ENRIQUE DE GANDÍA, *Historia de la Conquista del Río de la Plata y del Paraguay*. Buenos Aires, 1932.
- ENRIQUE DE GANDÍA, *La Ciudad Encantada de los Césares*. Buenos Aires, 1938.
- FRAY GREGORIO GARCÍA, *Origen de los Indios del Nuevo Mundo e Indias Occidentales*. Madrid, 1729.
- GARCÍA HURTADO DE MENDOZA, *Viaje al sur de Valdivia y fundación de Osorno*. En "Historia Física y Política de Chile". Por CLAUDIO GAY. París. Chile, MDCCCXLVI.
- GARCILAZO DE LA VEGA INCA, *Comentarios Reales*. Madrid, MDCCCXXIII.
- P. JOSÉ GUMILLA, *El Orinoco ilustrado y defendido*. Madrid, MDCCXLV.
- PEDRO GUTIÉRREZ DE SANTA CLARA, *Historia de las Guerras Civiles del Perú (1544-1548) y de otros sucesos de las Indias*. Tomo III. "Colección de

- Libros y Documentos referentes a la Historia de América''. Tomo IV. Madrid, Librería General de Victoriano Suárez, 1905.
- AL. DE HUMBOLDT, *Vues des Cordillères et Monuments des Peuples Indigènes de l'Amérique*. Paris, 1816.
- ANTONIO DE HERRERA, *Historia General de los Hechos de los Castellanos en las Islas y Tierra Firme del Mar Océano*. Madrid, 1728.
- FRANCISCO DE JEREZ y PEDRO SANCHO, *Las Relaciones de la Conquista del Perú*. Lima MCMXVII. Tomo V. "Colección de Libros y Documentos referentes a la Historia del Perú".
- JUAN LADRILLERO, *Viaje al descubrimiento del Estrecho de Magallanes*. En "Historia Física y Política de Chile", por CLAUDIO GAY. París. Chile, MLCCCLXVI.
- RICARDO LEVENE, *Historia de la Nación Argentina*. Buenos Aires, 1936.
- ROBERTO LEVILLIER, *Nueva Crónica de la Conquista del Tucumán*. Tomo I. Madrid, 1926. Tomo II. Varsovia, 1930. Tomo III. Varsovia, 1931.
- REGINALDO DE LIZÁRRAGA, *Descripción Breve de toda la Tierra del Perú, Tucumán, Río de la Plata y Chile*. En "Historiadores de Indias". Tomo II. "Nueva Biblioteca de Autores Españoles".
- LOBO y RIUDAVETS, *Manuel de la Navegación del Río de la Plata*. Madrid, 1868.
- FRANCISCO LÓPEZ DE GOMARA, *Hispania Vitrix. Primera y Segunda Parte de la Historia General de las Indias*. En Biblioteca de Autores Españoles. Historiadores Primitivos de Indias''. Madrid, 1852.
- JUAN LÓPEZ DE VELASCO, *Geografía y Descripción Universal de las Indias*, con adiciones e ilustraciones de don JUSTO ZARAGOZA. Madrid, 1894.
- JOSÉ EUSEBIO LLANO ZAPATA, *Memorias Históricas Físicas Apologéticas de la América Meridional*. Lima, 1904.
- EDUARDO MADERO, *Historia del Puerto de Buenos Aires*. Buenos Aires, 1902.
- MANUEL FLORENCIO MANTILLA, *Crónica Histórica de la Provincia de Corrientes*. Buenos Aires, 1928.
- FERNANDO MARQUES MIRANDA, *La navegación primitiva y las canoas monozilas*. En "Proceedings of the Twentythird International Congress of Americanists". New York, 1930.
- JUAN MATIENZO, *Gobierno del Perú*. Buenos Aires, 1810.
- JUAN MATIENZO, *Carta a S. M.* En "Relaciones Geográficas de Indias - Perú". Madrid, 1885.
- JOSÉ TORIBIO MEDINA, *Los Aborígenes de Chile*. Santiago, 1883.
- A. METREAU, *La Civilization Materielle des Tribu Tupi-Guaraní*. Paris, 1928.
- CRISTÓBAL DE MOLINA, *Relación de la Conquista y Población del Perú*. Lima, MCMXVI. Tomo I de la "Colección de libros y Documentos a la Historia del Perú".
- RAFAEL MONLEÓN, *Las embarcaciones americanas en la época del Descubrimiento*. En "El Centenario". T. II. Madrid, MDCCCXCII.
- ANTONIO FIGAFETTA, *Primer viaje en torno del Globo*. Madrid, 1922.
- VIZCONDE DE PORTO SEGURO, *Historia General do Brasil antes de su separação e Independencia de Portugal*. Río de Janeiro.
- GUILLERMO H. PRESCOTT, *Historia de la Conquista del Perú*. 1847.
- ADAN QUIROGA, *Calchaquí*. Buenos Aires, 1923.

- ALBERTO REGAL, *Los caminos del Inca en el antiguo Perú*. Lima, 1936.
- Relación del último viaje al Estrecho de Magallanes de la Fragata de S. M. Santa María de la Cabeza, en los años 1785 y 1786*. Madrid, MDCCLXXVIII.
- Relación e derrotero de DIEGO GARCÍA que salió de la Coruña el 15 de Enero de 1526 e llegó en 27 al río Paraná, donde navegó muchas leguas tierra adentro la armada de Sebastián Caboto*. En "Colección de Documentos inéditos para la Historia de Chile" por J. T. MEDINA. Tomo III. Santiago de, 1869.
- Relaciones Geográficas de Indias - Perú*. Madrid, 1881.
- MARIANO EDUARDO RIVERO y JUAN DIEGO TSCHUDI. *Antigüedades Peruanas*. Viena, 1851.
- FRAY GERÓNIMO ROMÁN y ZAMORA, *Repúblicas de Indias. Idolatrias y Gobierno en México y Perú antes de la Conquista*. Madrid, 1897.
- ENRIQUE RUÍZ GUIÑAZÚ, *Garay fundador de Buenos Aires*. Buenos Aires, 1915.
- P. ANTONIO RUÍZ DE MONTOYA, *La Conquista Espiritual de los Padres de la Compañía de Jesús en los ríos Paraná, Paraguay y Tape*. Bilbao.
- JUAN SANTA CRUZ PACHACUTI y el licenciado FERNANDO DE SÁNTILLÁN, *Historia de los Incas y Relación de su Gobierno*. Lima, MCMXXII. Tomo IX. 2ª Serie "Colección de Libros y Documentos referentes a la Historia del Perú".
- PEDRO SARMIENTO GAMBOA, *Segunda Parte de la Historia General llamada Inca*. Berlín, 1906.
- ULRICO SCHMIDEL, *Derrotero y Viaje a España y las Indias*. Traducción y Comentarios de EDUARDO WERNICKE. Instituto Social. Universidad Nacional del Litoral. Santa Fe, 1938.
- ULRICH SCHMIDEL, *Viaje al Río de la Plata*. Buenos Aires, 1903.
- FRAY PEDRO SIMÓN, *Noticias Históricas de las Conquistas de Tierra Firme en las Indias Occidentales*. Bogotá, 1882.
- JOSÉ TORRE REVELLO, *Fundaciones hechas en lo que es hoy territorio argentino durante la época Colonial*. Mapa Histórico preparado especialmente para "La Prensa". Buenos Aires, 24 de Mayo de 1936.
- MAX UHLE, *Las relaciones pre-históricas entre el Perú y la Argentina*. En "Actas del XVII Congreso Internacional de Americanistas". Buenos Aires, 1912.
- JORGE JUAN y ANTONIO DE ULLOA. *Relación Histórica del Viaje hecho de orden de S. M. a la América Meridional*. Madrid, MDCCXLVII.
- JORGE JUAN y ANTONIO DE ULLOA. *Noticias secretas de América*. Londres, 1826.
- RUBÉN VARGAS UGARTE, *Manuscritos Peruanos del Archivo de Indias*. Lima, MCMXXXVIII.
- Viaje al Estrecho de Magallanes por el capitán PEDRO SARMIENTO DE GAMBOA en los años 1579 y 1580 y noticia de la expedición que después hizo para poblar*. Madrid, 1768.
- Viaje del Comandante Byron alrededor del Mundo*. Traducción del Dr. CASTIBERO DE ORTEGA. Madrid, MDCCLXIX.
- AGUSTÍN DE ZÁRATE, *Historia del Descubrimiento y Conquista de la Provincia del Perú y de las cosas señaladas en ellas acaecidas hasta el vencimiento*

de Gonzalo Pizarro y de sus secuaces que en ella se rebelaron contra S. Majestad. En "Biblioteca de Autores Españoles. Tomo 26".

*Documentos consultados en la Sección "Papeles Varios y Manuscritos"
de la Biblioteca Nacional de Lima*

- a) "Comercio de Rexistros de Lima, mejor que el de Galeones". Tomo 8. "Perú - Documentos del Virreynato".
- b) "Informe sobre el Comercio de Quito con Lima y Cartagena". Tomo 8.
- c) "Comercio del río Hacha con Extranjeros". Tomo 8.
- d) "Caminos de la Provincia de Quito a las Misiones de Maynas y frutos preciosos que se erían en las Montañas próximas al Marañón". Tomo 8.
- e) "Diario: año de 1783". MS. 244 págs. con la relación de un viaje de Buenos Aires a Lima. Anónimo.
- f) "Relación de mi viaje de Cádiz a Cartagena". MS. 5 fojas en "Manuscritos - Documentos. Tomo 12 - 0013.
- g) "Diario de Guayaquil a Lima".
- h) "Autos y Capitulaciones del Comisario general de la cavallería del Reyno de Tierra Firme Ju^o Bicencio Justiniano Chavarri Para abrir puerto y camino desde la villa de San Miguel de Ybarra por el Río y Puerto de Santa M^a de Mira en la mar del Sur". MS. 33 fojas en "Manuscritos - Papeles Diversos". Tomo 223.
- i) "Breve Relación del Comercio del Puerto de Buenos Aires con lo últimamente resuelto hasta el año de 1689". Imp. s. f. 55 fs. En "Perú Documentos del Virreynato. Tomo II.
- j) "Representación del Tribunal del Consulado de Lima sobre los excesos de los Navíos de Permisio que salen de Cadiz al Puerto de Buenos Aires..." imp. 19 fs. numeradas - s. f.
- k) "Memorial informativo que pusieron en las reales manos del Rey Nuestro Señor (que Dios guarde) El Tribunal del Consulado de la Ciudad de los Reyes y la Junta general del Comercio de las Provincias del Perú..." imp. 148 pgs. numeradas, por Don Dionysio de Alsedo y Herrera.
- l) "Derrotero del Mar del Sur - 1730" MS. 147 folios numerados - s. f. anónimo.
- ll) "Informe del Consulado de Lima en que se trata de las producciones de este Virreynato; de su comercio interior y exterior de las causas de su abatimiento; y de los remedios para su restauración.
- m) "Relación de los Viajes Modernos al Mar del Sur. Descripción de las Islas del Océano Pacífico reconocidas últimamente de orden de su M. C. Por Don Domino de Bonechea, Capitán de Fragata de la RI Armada y comandante de la de su M. nombrada Santa María Magdalena (alias el Aguila) en los años de 1772 y 1774" - MS - 18 folios - En "Manuscritos Diversos". Tomo 269.
- n) "Descripción de las Islas de Amat llamadas por los naturales de Otaiti". MS - s. f. 7 fs. Tomo citado anteriormente.

- ñ) "Noticia de las islas descubiertas en el año 1772 de Orden de S. M. por Don Domingo Bonechea, Capitán de la Fragata el Aguila". M. S. 5 fs. s. f. Tomo citado.
- o) "Dn Antº Romero Contador de nauio de la Rl Armada con destino en el de S. M. el San Lorenzo" MS. 3 folios. Tomo citado.
- p) "Dn Antonio Romero contador de Nauio de la Rl Armada con destino en el S. M. S. Lorenzo". MS. 4 folios. Tomo' citado.
- q) "Relación histórica del viaje hecho a la Ysla de Amat Por otro nombre Otahiti y descubrimiento de otras adyacentes por Don Joseph Andia y Varela en los años de 1774 y 1775". MS. 133 pgs numeradas en 4º.



INDICE

REFERENCIAS PREVIAS	Pág. 3
I. — INTRODUCCIÓN	» 9
II. — INDIOS NAVEGANTES	
El Caribe	» 11
La costa del Brasil	» 16
El Río de la Plata	» 18
La zona Magallánica	» 21
La costa del Pacífico	» 25
La expedición marítima del Inca	» 29
Las islas del Pacífico	» 32
La navegación de los indios y la Conquista	» 34
III. — CAMINOS INDIOS	
El camino de la Selva	» 36
Los caminos del Inca	» 41
El camino de Coneolorcorvo	» 57
IV. — CAMINOS DE LA COLONIA	
El centro económico de América	» 61
V. — FUENTES	» 79
COLOFON	» 87

CAMINOS DE AMERICA
*por Agustín Zapata Gollan, con referencias
previas de Juan Mantovani. N.º 1 de
las publicaciones del Departamento de
Estudios Etnográficos y Coloniales
del Ministerio de Instrucción Pública
y Fomento de Santa Fe, se acabó
de imprimir el 31 de octubre de
1940 en la Imprenta de la Uni-
versidad Nacional del Litoral.
Santa Fe - República Argentina*