

LOS ARRIEROS DE CARMEN ALTO: NOTAS SOBRE ARTICULACION ECONOMICA EN LA REGION DE AYACUCHO

Jesús CONTRERAS

Universidad de Barcelona

Nuestro interés por la arriería no ha respondido tanto a un interés por la actividad en sí misma, sino al hecho de considerarla un objeto de investigación muy adecuado para aproximarse a un fenómeno mucho más complejo que es el de la articulación entre factores ecológicos, tecnológicos, económicos, sociales, políticos e ideológicos; y articulación, además, entre diversos modos de producción.

En nuestra opinión, el estudio de las actividades arrieras nos habría de permitir el análisis, para la región andina, de la articulación entre las estructuras económicas, políticas e ideológicas del sistema social; la articulación existente entre los diferentes grupos sociales (pastores, campesinos, hacendados, comerciantes, empresarios, artesanos, etc.); y articulación entre los diferentes niveles o sectores dentro de una región, desde el caserío indígena hasta la administración del estado y el sistema económico mundial².

1. Este trabajo responde a una elaboración parcial de los materiales recogidos durante el verano de 1982 en la ciudad de Ayacucho y sin que la investigación entonces iniciada haya podido tener continuidad por el momento. Este trabajo ha contado con una ayuda a la investigación concedida por el Instituto de Cooperación Iberoamericana (Resolución número 5542, B.O.E. n.º 85, del 9/9/85). De mi estancia en Ayacucho debo hacer una mención muy especial y agradecer la colaboración material y la amistad que tan desinteresadamente me ofrecieron Jaime Urrutia y Jesús García, así como la compañía de Pere Durán.

Una primera redacción de este texto fue presentada como comunicación en el XLV Congreso Internacional de Americanistas, celebrado en Bogotá en 1985, dentro del Simposio «Las sociedades indígenas y la formación del mercado capitalista», coordinado por Olinda Celestino, Danielle Dehouve y Jesús García Ruiz. A todos ellos y a los demás participantes del simposio debo agradecerles los comentarios que hicieron. A José Deustua y a Miquel Izard, debo agradecerles, también, los comentarios a un texto preliminar y el ánimo recibido para publicarlo.

2. En este sentido, el Perú es un país extraordinariamente adecuado para el análisis sobre la articulación debido a su complejidad y diversidad, tanto ecológica como económica, tanto étnica como política. Complejidad y diversidad que no significan aislamiento e incomunicación como algunos tópicos muy en boga pretenden afirmar. Tal es el caso, por ejemplo, del informe que emitió la Comisión Investigadora del asesinato de ocho periodistas que tuvo lugar en la comunidad de Ucchurakay (departamento de Ayacucho) en 1983. En el in-

Hasta los años cuarenta del presente siglo, la arriería ha jugado un papel muy importante en el sistema de comercio y de transporte en general, tanto de mercancías como de viajeros, además del transporte de cartas y encomiendas de la Oficina de Correos.³ Tschopich (1947) observó, además, que algunos arrieros desempeñaban funciones de banqueros y de agentes de noticias, e incluso, según Manrique (1983, 35-36), los arrieros jugaron un rol clave tanto en la política, sobre todo durante las luchas independentistas, como en la definición de algunos rasgos culturales que luego serían plenamente asimilados por la cultura popular regional.

Por lo general, los arrieros han sido, o son, propietarios de cierta cantidad de mulas, caballos y burros. De acuerdo a esta propiedad de animales de carga, así como de otros factores, Urrutia (1982, 75-76) ha considerado los siguientes tipos de arrieros: 1) arrieros propietarios de mulas, destinadas especialmente al transporte, y propietarios, además, de parcelas de tierras que les permitía disponer de un plantel de reproductores; 2) arrieros propietarios sólo de capital en animales, pero sin tierras; 3) arrieros fleteros de acémilas y que se dedicaban a la arriería sólo en determinadas épocas del año⁴; y 4) arrieros ocasionales que tenían uno o

forme de dicha Comisión, presidida por el conocido escritor Vargas Llosa y asesorada por algunos antropólogos, se afirmaba (y luego fue amplia e incuestionablemente reproducido) que las causas del suceso había buscarlas, entre otras, en el aislamiento cultural de las comunidades indígenas:

... sin caminos que las enlacen con el resto del país (...), en las altas tierras inhóspitas de la cordillera donde han vivido aislados y olvidados desde los tiempos prehispánicos (Cf. *Informe sobre Ucchurakay*, 1983, 35).

Estamos lejos de compartir estas opiniones. Cualquier viajero que recorra la sierra peruana se sorprenderá de la facilidad y frecuencia con las que se desplazan los indígenas. A pie, en camión, en tren, incluso en avión, los campesinos e indígenas van constantemente de un lado a otro, recorriendo distancias más largas o más cortas, a una feria o a un mercado, a colaborar en un trabajo agrícola, a una romería, a visitar al médico o a un curandero, a una oficina gubernativa o a pleitear en los tribunales, o a participar en un miting. Y no se trata de un fenómeno nuevo o reciente, facilitado por el desarrollo de las vías de comunicación. Ha sido así desde hace varios siglos. Ahora han aumentado y se han diversificado los medios de transporte, pero nada más. Sólo una mentalidad muy etnocéntrica e ignorante de la realidad de las comunidades andinas permite pensar que la falta de carreteras supone una falta de caminos y el aislamiento cultural.

3. La oficina de Correos de Ayacucho mantenía correos semanales al menos con Huancavelica y con Puquio y bisemanales con Andahuaylas. En los contratos se exigía a los arrieros contratistas que fueran propietarios de los animales y que éstos debían ser «acémilas mayores, sanas y robustas... (y) en número suficiente para la segura marcha de los correos» (Cf. Protocolos notariales 1925-1926, folios 451 y ss. de la Notaría Medina de Ayacucho).

4. Arrieros a tiempo parcial lo eran algunos pequeños campesinos de los distritos de Soccos y de Pacaycasa (departamento de Ayacucho). Según Vizcardo (1965), los habitantes de Pacaycasa, así como de otras comunidades, se dedicaron a la arriería.

debido a la falta de tierras porque fueron despojados de las que tenían por los hacendados, y cada comunidad comercia con los productos propios de la zona, o saca mercaderías de los establecimientos comerciales de las ciudades para llevarlas a lejanas provincias en piaras de mulas, o van a ciudades tan alejadas como el Cusco, a proveerse de artículos que tienen aceptación en sus respectivas regiones (Vizcardo, 1965, 148).

También Manrique (1983, 40) habla, para la región de Huancayo, en el siglo XIX, de

dos animales de carga, pero que, en caso de necesidad para la realización de un flete, recurrían a la figura del *ayni* (Cf. Moscoso, 1979, 151). Independientemente de esta tipología, o complementaria de ella, pueden considerarse otros dos tipos: el del *arriero* propiamente dicho, que se alquila bajo contrato con sus recuas de mulas para el transporte de mercancías ajenas y, el *viajero* que, mediante un pequeño capital o mediante préstamos, se dedica a la compra-venta trueque de mercancías diversas⁵.

ANTECEDENTES

La formación social andina existente con anterioridad a la invasión española, en la que predominaba una producción orientada a la subsistencia, funcionaba mediante una intensa circulación de bienes («ay muy pocas tierras, o ninguna en la sierra, que los indios puedan pasar sin yr a otras por lo necesario», decía Polo de Ondegardo), pero siempre con formas previas a las del cambio mercantil. A juicio de diferentes autores (Assadourian, 1982; Murra, 1975; Wachtel, 1976; entre otros), las formas principales de circulación eran las siguientes: 1) la circulación controlada por el estado, un sistema basado en la reciprocidad y en la redistribución, de cuya amplitud y contenidos concretos se tiene todavía un conocimiento incierto; 2) la circulación de valores de uso dentro de la misma organización espacial de cada grupo étnico, es decir, el patrón andino que Murra ha estudiado y denominado «control vertical de un máximo de pisos ecológicos»; y 3) el intercambio entre diferentes grupos étnicos y controlado por esos propios grupos.

arrieros a tiempo parcial cuyos circuitos estaban asociados a la economía campesina y para los cuales las actividades arrieras constituían una actividad complementaria dentro de su estrategia de subsistencia. Y añade que

si bien la magnitud de las cargas transportadas no era, en este caso, individualmente significativa, el volumen global de los productos que así circulaban era sorprendentemente crecido. Lo cual se explica por el alto grado de división social del trabajo imperante en las comunidades del valle del Mantaro y las necesidades de una amplia red de intercambios mercantiles que esta situación exigía.

5. Un ejemplo de las diferentes posiciones que podían ocupar los arrieros nos la ofrece Magdalena Chocano (1983, 15) en base a una muestra en la que se indica el número de mulas por arriero:

ARRIEROS	MULAS	PESOS
Mariano Guerra	60	360
Benito Monrroi	30	30
Isidro Espinosa	20	50
Feliciano Aibar	20	40
... Manrique	15	10
Santos Rojas	10	40
Eugenio Ruis	10	40
Manuel Ochoa	10	40
Pedro Melgar	8	10
Pascual Villacres	7	10
Bernardo Fernández	7	14

FUENTE: Biblioteca Nacional, D9372.

La invasión española, al destruir el estado imperial inca, provocó la desaparición de la primera de esas formas —la circulación bajo el control estatal—. Asimismo, tanto el derrumbe demográfico que siguió a la conquista como el reparto de encomiendas entre españoles perturbó el funcionamiento de la segunda forma, es decir, la circulación de bienes entre distintos pisos ecológicos que conformaban la unidad territorial de los grupos étnicos o de sus *ayllu*. Finalmente, si bien la invasión dejó indemne el intercambio directo de productos entre los territorios de los diferentes grupos étnicos, el dominio europeo empezó a imponer una nueva forma, original y desestructuradora, para los indígenas: la transformación de los valores de uso en mercancías y la realización de éstas en dinero.

Por otra parte, la concentración autoritaria de la población indígena (la política de *reducciones* llevada a cabo, sobre todo, por el virrey Francisco de Toledo), negó o recortó el acceso a uno o varios recursos naturales, reforzando, así, aun más, la estrategia de configurar una nueva economía en el sentido de movilizar más energía campesina hacia aquellos sectores de la producción controlados por los españoles. Dicho de otro modo: la desposesión de algún recurso natural contribuyó a ampliar la «oferta» de trabajo ya generada por la conversión de la renta en productos de la encomienda a renta en dinero. Así pues, la imposición del nuevo aparato colonial sobre el patrón andino supuso una ruptura de las pautas tradicionales de su organización económica, ecológica, social e ideológica.

Por lo que se refiere al acceso a los bienes de subsistencia o a la circulación de los mismos, se observa que la política de las encomiendas y de las reducciones afecta al acceso directo a un «máximo de pisos ecológicos», que hasta entonces había permitido un autoabastecimiento de los grupos étnicos. Y repercute de dos modos: 1) desarraigando poblaciones de sus territorios habituales; y 2) impidiendo el acceso de las mismas a determinados nichos ecológicos, rompiendo así sus posibilidades de autoabastecimiento. Justo en esta misma medida, podría suponerse que la aparición y localización de ferias y mercados en el área andina, en tanto que reúnen a comunidades que, más o menos alejadas entre sí, se caracterizan por producciones ecológicamente diferenciadas, constituye una respuesta a la ruptura del autoabastecimiento tradicional, basado en un control de un máximo de pisos ecológicos⁶. Claro está, también, que en la aparición y desarrollo de estas ferias y mercados durante la época colonial hay que tener en cuenta los intereses y necesidades de los sectores coloniales.

En efecto, al mismo tiempo que se rompían, al menos parcialmente, los patrones de subsistencia tradicionales de las comunidades indígenas de la región andina, los españoles se interesaron también por la creación de un mercado colonial. Este mercado debía dar salida tanto a las mercancías producidas en su interior —coca,

6. No obstante, esta suposición no excluye la posible existencia de mercados durante el incanato (Cf. Mayer, 1974), ni tampoco supone afirmar que el origen de todas las ferias y mercados tuviera que ser el que se insinúa. Como se verá más adelante, en las últimas décadas, están surgiendo nuevos mercados que tienen su origen en circunstancias distintas de las apuntadas. Por último, tampoco se quiere afirmar que el control de un máximo de pisos ecológicos desapareciera totalmente con la Colonia. Estudios como el de Webster (1971) sobre los *quero*, entre otros muchos, atestiguan la vigencia actual de dicha estrategia.

alcohol, productos diversos procedentes de los obrajes, etc.⁷, como a aquéllas procedentes de Castilla y cuyos *repartos* eran impuestos por la Corona española (Cf. Golte, 1980). Además, los españoles debían «rescatar» de los indígenas toda una serie de productos que les eran necesarios para su propia subsistencia o para el mantenimiento de su propio comercio, desde llamas para el transporte hasta maíz, además, claro está, de la plata que los indígenas percibían por su trabajo obligatorio o *mita* en las minas.

Habida cuenta de todas estas necesidades, las ferias anuales aparecieron tempranamente durante el período colonial como una forma de resolverlas. Como han señalado Burga y Reátegui (1981, 73), las ferias anuales se desarrollaron tanto en la sierra como en la costa como «una forma de movilizar productos en sociedades poco mercantilizadas».

Dentro de todo este contexto, la arriería —de llamas o de mulas— constituye una actividad fundamental de cara a permitir el desarrollo de la vida económica y social de los Andes coloniales. En efecto, como ha señalado Assadourian (1982), la trascendencia de la energía animal para carga en la cordillera andina se hace evidente para cualquiera que la conozca, aunque sea superficialmente. En los Andes,

los ríos no fueron ni lo son, los medios naturales y baratos de comunicación, sino vallas insoslayables a vencer (...) Ante la quimera de navegar los ríos, el problema real consiste en cruzarlos. Caminos y puentes (legado del sistema vial incaico), junto a las llamas y mulas, los proveedores más relevantes de energía, ayudan a vencer los posibles factores de aislamiento y de fraccionamiento interno (Assadourian, 1982, 182-183).

Además, una característica particularmente andina refuerza la importancia del transporte animal: *la pendiente*. Como ha señalado Dollfus (1978, 902), en una economía en la que se trabaja con herramienta y en la que el transporte se realiza a lomo de animal o de persona, la pendiente no hace mucho más penoso el trabajo y permite, en cambio, sobre cortas distancias, el intercambio de productos entre niveles vecinos pero diferentes. Por el contrario, en una economía mecanizada (con ingenios con ejes y motor), la pendiente constituye un apremio costoso y difícil de superar (un campo con un 10 % de pendiente es difícil de trabajar con un tractor; y una carretera con un desnivel del 6 % es penosa para un camión cargado). El costo de la construcción y del mantenimiento de una red de transporte, para una misma distancia, es de 2 a 5 veces superior en la montaña que en el llano⁸. En efecto,

7. Aspectos relacionados con este mercado, así como los problemas planteados por el transporte de estos productos pueden consultarse en Romano y Tranchand (1983) y, sobre todo, Glave (1983). Dollfus (1981, 104) cita otro producto —la *takia*— que exigía una amplia movilización para el transporte:

La fundición de los metales exigía cantidades importantes de combustible. Dada la escasez de madera, la fundición funcionaba, en gran parte, gracias a la combustión de la *takia*. A comienzos del siglo XVII, 600.000 cargas de llamas llevaban a la ciudad la *takia* de las llamas para quemarla.

8. En efecto, las dificultades técnicas y las inversiones costosísimas que eran necesarias para superar la pendiente contribuyeron a postergar la construcción de caminos. Al respecto, es ilustrativo el siguiente pasaje de Gerbi (s.f., 62):

Carretas tiradas por cuatro mulas apenas si podían vencer gradientes del 4 %, exigiendo, por lo tanto, largos desarrollos y trazos costosísimos. Si se recurría a

... los transportes terrestres se han adaptado de manera notable a la dificultad de la pendiente, aunque al precio de un esfuerzo considerable por parte de sus mismos pobladores. Basta tener presente en la memoria el número de caminos que siguen los flancos montañosos construidos mediante «faenas» comunales. Las carreteras, mal acabadas, requieren un continuo mantenimiento para evitar su rápido deterioro. Por otra parte, la mala calidad de la red vial contribuye a la destrucción del parque automotor (Dollfus, 1981: 134).

Todo ello contribuye a explicar, aunque existan también otras razones, la persistencia de la arriería hasta la actualidad⁹; y explica, también, que su trascendencia no empezara a disminuir sino a partir de una fecha tan reciente como la de 1924, a partir del desarrollo del Plan Vial del Perú. Retomaremos esta cuestión más adelante.

Durante las primeras décadas de la Colonia, las llamas por sí solas pueden ser consideradas como el «verdadero soporte de todo el andamiaje circulatorio del conjunto regional» (Assadourian, 1982, 179). La sustitución parcial de la llama por la mula no se llevó a cabo hasta los años de 1600 hasta 1630. En esas fechas, sin embargo, todavía circulaban recuas de cuatro a seis mil llamas, movilizadas en los trajines de la coca y del alcohol (Cf. Glave, 1983). En cualquier caso, las características técnicas de esos dos tipos de animales de carga son completamente diferentes, al igual que lo son sus áreas de crianza, sus formas de propiedad, los tipos

gradientes del 6 % o más, entonces era preciso enganchar al vehículo seis u ocho mulos (para una carga de sólo una docena de quintales), y, consecuentemente, tener en cuenta la necesidad de curvas muy amplias, difíciles obras de arte y pasos forzados por zonas provistas de pastos y manantiales. Para el servicio de una mina de mediana importancia se necesitan centenares de cuadrúpedos y docenas de arrieros, forrajeros, herraderos y asiduos y costosos trabajos para restaurar el camino cuartillado por tantos millares de herraduras.

9. La falta de un sistema vial que articulara el conjunto del estado peruano se echa en falta, sobre todo, en la región del Cuzco. A principios del siglo XX (Cf. Brisseau, 1978, 23-24), Cuzco aparecía aislado en el interior del conjunto nacional. Las dos carreteras del centro que, a partir de Abancay, conducen a Lima (la una por Ayacucho y Huancayo; la otra por Pucallpa y Nazca) no se terminaron hasta 1939. En cualquier caso, la circulación de automóviles era muy reducida en esas fechas y la mayor parte de los intercambios comerciales se hacían a lomo de mula. Hacia Arequipa, la carretera (de 1930) era un poco mejor y, además, existía un ferrocarril hasta Mollendo, desde donde se llegaba a Lima en barco, después de 32 horas. La carretera panamericana no estuvo terminada hasta 1945. Teniendo en cuenta este estado de las comunicaciones terrestres, no es de extrañar que el Cuzco mantuviera, hasta 1950, pero sobre todo hasta principios de este siglo, más relaciones con Bolivia, Argentina y Chile que con la capital peruana, prolongando de cierta manera el sistema económico del Alto Perú colonial con productos, modalidades y, en el interior de conjuntos nacionales, diferentes. El tren permitía llegar a La Paz, luego, después de una semana de viaje, Buenos Aires. Las revistas y periódicos argentinos llegaban semanalmente y eran más solicitados que los de Lima. Los vendedores ambulantes de Bolivia, los *camili*, frecuentaban las ferias y se desplazaban de pueblo en pueblo a lo largo del valle del Vilcanota. En las punas del sur, los comerciantes arequipeños vendían (o más a menudo intercambiaban) mulas argentinas o de la costa, aguardiente, vinos, frutas de Majes, Tacna o de Chile.

de comercio en los que son utilizados, etc.¹⁰. Todo ello no hace sino mostrar la complejidad de las estructuras coloniales, así como su articulación. Una larga cita de Assadourian (1982, 183-184) puede servir para ponerlo de manifiesto:

La salida de los rebaños de llamas para convertirse en elementos de transporte pasa por conductos diversos. Uno de ellos indica que las comunidades mantienen el usufructo de la propiedad, lo que les permite tomar a su cargo el mantenimiento, a través de la arriería, de parte de los circuitos vitales del espacio peruano. La expropiación mediante el tributo y el desemboque posterior en el comercio funcionó, aunque la cuantía parece haber sido poco expresiva. Un buen número de animales se destinaba al trueque por maíz y ají con otros pueblos indígenas, lo cual era algo así como una representación del viejo modo de complementación de pisos ecológicos andinos dentro de una estructura englobante distinta. El conducto de salida más expresivo cuantitativamente continúa siendo esa complementación ecológica pero transformada, mostrando ya, sin ambigüedades posibles, elementos actuantes de la nueva estructura. Las comunidades indígenas siguen recibiendo maíz y ají a trueque de las llamas pero agregan el vino y la coca, mercancías cuyo valor supera a aquéllas. Se quiebra la relación única y directa entre las comunidades con control sobre pisos ecológicos diferenciados e interviene un nuevo elemento dominante: la saca de carneros «es trato muy grueso en que se entretienen muchos españoles». El abanico de relaciones sociales, regionales y sectoriales que liga el capital comercial con esta mercancía es múltiple en una porción sustantiva del conjunto regional, abarca las comunidades indígenas, empresarios agrícolas y de transporte, blancos y mestizos, todo el sector minero.

Este abanico de relaciones sociales, su articulación, es el marco en el que se centra nuestro interés por la arriería, pues, a través de su actividad ambulatória y feriante, constituye uno de los mecanismos mediante los que se articulaba y se articula la producción campesina excedente y el mercado capitalista. Mediante las actividades del arrieraje —de llamas o de mulas— se han transportado y comercializado los productos locales de las comunidades campesinas más alejadas de los núcleos centrales, los excedentes regionales y los nacionales, así como las mercancías importadas de Europa. El arrieraje (sus diferentes formas, sus vías y caminos, sus contenidos específicos en los diferentes momentos y lugares, sus altibajos...) delimita una compleja y jerarquizada red de intercambios que nos muestran la articulación entre la economía doméstica de una comunidad o villorrio indígena y la economía de mercado del sistema mundial. De esa articulación nos interesa des-

10. Nelson Manrique (1983, 32-33) resume así esas diferentes características de llamas y mulas: la utilización de las llamas tenía graves desventajas que limitaban su rentabilidad a determinados rubros del transporte pues apenas pueden transportar un peso de 30 a 40 kilos. Son lentas y tienen escasa resistencia en las zonas bajas cuando, al descender a la costa, es necesario recorrer zonas desérticas, con pocos pastos y falta de agua por largos trechos. En estas condiciones, la mortalidad es muy elevada. Las mulas, en cambio, son más veloces, poseen mayor resistencia, pueden hacer jornadas más largas, pueden transportar una carga tres veces superior y se adaptan mejor a los pastos costeros y soportar mejor la carencia de agua por períodos prolongados. Además, las mulas pueden competir sin problemas con las llamas en el transporte en las punas y en territorios accidentados.

tacar dos niveles fundamentalmente: el ecológico y el económico-social (Cf. Montoya, 1978, 56-59).

1) A nivel ecológico, hay que tener en cuenta que las rutas del arrieraje abarcan una multiplicidad de pisos ecológicos, atravesando dos y tres veces los diferentes pisos y propiciado, así, la circulación de los productos propios de cada uno de ellos: de los valles costeros (caña de azúcar, vid, aceitunas, alfalfa, cereales, ají, etc.); de las faldas de los contrafuertes andinos, situados entre 1.000 y 2.000 metros de altitud (árboles frutales, pastos, etc.); de los valles profundos y cálidos situados en las *quebradas*, situados a unos 2.000 metros (caña de azúcar y coca); de los pequeños y estrechos valles situados entre los 2.000 y los 2.500 metros (diferentes modalidades del maíz); de los valles más extensos, entre los 2.500 y los 3.500 metros (alfalfa, trigo, maíz y papa cuando disponen de riego y con la papa como cultivo principal si no lo tienen); entre los 3.300 y los 4.000 metros se encuentran las zonas de papa y de tubérculos en general, así como de pastos naturales; y entre los 4.000 y los 5.000 metros se extienden las llanuras de *ichu* o «paja brava» para pasto de auquénidos y ovinos.

2) A nivel económico-social, las actividades comerciales y de transporte propias de la arriería han puesto en contacto empresas comerciales, nacionales y extranjeras (las cuales enviaban agentes comerciales a los puntos más importantes de las rutas arrieras para «abrir mercado», ofrecer mercancías y establecer las relaciones comerciales pertinentes); agencias de transporte de mercaderías, terratenientes (productores de aguardiente, uvas, aceitunas, algodón, lana o ganado); grandes terratenientes, ganaderos y comerciantes); propietarios de minas; campesinos y pastores indígenas (pequeños productores que comercializan sus excedentes de papa, maíz, lana, ganado, productos diversos); artesanos varios (guarnicioneros, imagineros, tejedores, etc.); y funcionarios diversos, notarios, abogados, etc.; además de los propios arrieros, claro está.

El sistema que relaciona todos estos estratos sociales se inicia en las grandes compañías con sede en Lima, ligadas a su vez con compañías internacionales, que otorgan mercaderías a crédito a comerciantes ayacuchanos, propietarios de almacenes expendedores y que, también, actuaban como «rescatistas»¹¹ de mercancías

11. Sigue a continuación, como ejemplo, una contrata de servicios para la adquisición de diversas materias primas:

... yo, Eudoxio Morales, vecino de Ayacucho y comerciante... declaro haber recibido del señor Cristóbal Guerra la cantidad de ochocientos soles oro, en la forma siguientes: seiscientos soles en dinero efectivo i doscientos soles en mercaderías, en comisión permanente y por tanto indeterminado i con exclusivo objeto de compra lana de oveja, cuero de chivo, cochinilla i huevos en los siguientes lugares: en la tienda número ciento nueve, ubicada en la primera cuadra del «Jirón Grau», en la tienda número quinientos tres, situada en la calle de San Blas, en el pueblo de Pacaycasa del distrito de Huamanguilla, i en el de Pacca del distrito de Socos-Vinchos; i se hace constar que las pequeñas mercaderías que se encuentran en la segunda tienda indicada, son compradas con el dinero de la comisión con autorización del mismo señor Guerra. La entrega de los objetos comprados, que alcance hacer lo haré cada cuatro días (...) Las entregas constarán en un libro especial, con el objeto de que al fin de cada mes se sepa el valor total de dichos objetos colectados. Dichas entregas que haga de productos, me serán abonadas en plata, de manera indefinida, hasta que me lo solicite el señor Guerra. Se ha acordado con el mismo señor Guerra que por la comisión se me pague el dos por ciento del valor de los objetos entregados a fin de cada mes y además el señor Guerra está obligado ha abonar el alquiler de la tienda ciento nueve, al propietario (Protocolos Notariales, n.º 140, 1935-1936, fojas 345 vta.-348, de la Notaría Medina de Ayacucho).

de procedencia campesina (lana, pieles y cochinilla, fundamentalmente). Por su parte, estos comerciantes establecen una compleja red de distribución y dependencia de otros estratos¹², principalmente de arrieros feriantes que, también a crédito, o mediante el trueque, colocan las mercaderías en los lugares más apartados, ya se mediante el paso por cada una de las aldeas o villorrios o tomando como referencia para sus desplazamientos la *red de ferias* existente.

LOS ARRIEROS DE CARMEN ALTO

Carmen Alto o Carmenk'a es un barrio de la ciudad de Ayacucho con la categoría de distrito, cuyos habitantes se han dedicado, desde tiempos de la Colonia, al transporte y comercio de mercaderías mediante el uso de animales de carga. De acuerdo con García Vargas (1980, 55-56), el campesinado pobre y medio de Carmen Alto se orientó al arrieraje (único medio de transporte comercial en la región de Ayacucho hasta 1921), sirviendo de enlace entre productores y consumidores de las regiones de la costa, la sierra y la selva, así como del mercado mundial. Los arrieros carmenquinos, acompañados de sus mujeres, e incluso de sus hijos menores, que eran cargados en angarillas, recorrían durante todo el año las diferentes provincias del departamento de Ayacucho y de otros departamentos vecinos como los de Junín, Huancavelica, Apúrimac, Cuzco, Arequipa y Huancayo. En la actualidad, a pesar de la emigración de los carmenquinos a diferentes lugares y de la reorientación en las actividades de muchos de los que permanecen en el distrito, existían todavía setenta y tres arrieros, de acuerdo con el censo de 1970.

Los arrieros de Carmen Alto conseguían, mediante trueque, productos agrícolas y ganaderos de los campesinos que los producían. Para el canje llevaban mercaderías diversas: ropa confeccionada, piezas de tela, peines, espejos, jabón, sal, azúcar, aguardiente, cucharas de palo, condimentos varios, panes llamados *mita* y *chaplá*, café y coca que adquirirían de los arrieros montañeses del barrio de Conchopata, «cajones de San Marcos» y «cajones de San Antonio» y «santolinos»¹³. El dinero en metálico no se empleaba con regularidad, a excepción del ciclo de ferias de la Semana Santa. En los intercambios comerciales, se empleaba, también, el sistema de venta a plazos. Ello obligaba a conocer a los clientes. De hecho, cada

12. Para el área de Puno, Burga y Reátegui (1981, 102-103) señalan lo siguiente:

Durante el período que estudiamos (1895-1935) existía una extensa red de acopio y comercialización de lanas que conectaba a los más alejados productores con las grandes casas exportadoras. Esta cadena de mediadores entre los lugares de producción y de exportación, entre el interior y Mollendo, se puede muy bien resumir en la presencia y actividades del rescatista. El era el nexo entre dos grandes esferas de comercialización: la esfera campesina de comercio al por menor (impregnada del intercambio natural y actividades especulativas) y la esfera del comercio mayorista.

13. Los «santolinos» son unas figuritas pequeña, de 3 a 4 centímetros de alto, esculpidas en piedra y de motivos diversos y que eran utilizadas como amuletos. Los «Cajones de San Marcos» y los «Cajones de San Antonio» son como unos retablos de madera, en dos pisos, que incluyen diferentes figuras de la mitología andina y de la religión católica, así como diversos personajes populares relativos a la crianza del ganado. Dichos retablos presidían la fiesta de la herraña en las comunidades campesinas o ganaderas. Sobre estos productos de la artesanía ayacuchana, véase Arguedas (1975).

familia arriera tenía sus propios sectores de «conocidos» dentro de las rutas establecidas, susceptibles de ser consideradas, estas rutas, como una especie de «propiedad familiar» regida por usos consuetudinarios. Entre los arrieros y campesinos, las relaciones de intercambio podían consolidarse o formalizarse mediante la creación de un vínculo de compadrazgo o alguna otra forma de parentesco ceremonial¹⁴.

En cualquier caso, las rutas de los arrieros nunca han sido indiscriminadas. Ha existido una distribución de las rutas y/o zonas de actuación comercial, al margen claro está de las zonas y/o momentos de intersección concretados en las ciudades importantes y en las ferias de alcance regional e interregional. Así, por ejemplo, los arrieros de Carmen Alto han seguido, tradicionalmente, los siguientes caminos¹⁵:

1) Hacia el sur, partiendo de Carmen Alto y pasando por Toccto, Cangallo, Puttaccasa, Huanacopampa, Parinacochas, Lucanas y zonas del departamento de Arequipa, como Caravelf;

2) Hacia el este, el camino sale de Carmen Alto y pasa por Chilicruz, Quicamachay, Tuco, Totos, Vilcanchos, Espite, Laramate, Sarhua, Quinahuará, Huachuas y llegando hasta Palpa¹⁶;

14. La importancia del compadrazgo, en el sentido de institucionalizar social y ritualmente unas relaciones comerciales, ha sido constatada por numerosos autores, además de los testimonios recogidos en las entrevistas realizadas. Puede destacarse el artículo de Casaverde (1977) y la siguiente cita de Burga y Reátegui (1981, 103-105):

Los indígenas preferían vender y comprar en los tambos de sus «compadres» mistis y es por esto que los registros parroquiales de Sicuani están plagados de bautismos apadrinados por los más importantes comerciantes de la ciudad. Don Filiberto Chirinos calcula que tenía 600 compadres y que en la época de compra de lanas apadrinaba cada semana dos o tres niños de los campesinos que descendían de Canchis y Espinar. Multiplicar los compadrazgos era sinónimo de asegurar una clientela permanente de vendedores, esta sería la función del compadrazgo desde la perspectiva del rescatista: más compadres equivalía a más compras de lana y mejores precios.

Magdalena Chocano (1983, 79) da cuenta de otra perspectiva del parentesco ceremonial. Esta vez desde la óptica del llamero comerciante que cubría la ruta entre Huancavelica y Puquio (departamento de Ayacucho). Dice Chocano que el llamero señor Boza, tenía su «madre de juramento» en Andamarca (Ayacucho) y que ésta le proporcionaba alojamiento y comida. A cambio, él le llevaba de regalo ropa (monillo, chaqueta, camión). El llamero dejaba su equipaje en Andamarca y desde allí se movilizaba a las alturas realizando sus cambios y compras en diversas estancias.

15. Para las rutas recorridas por los arrieros radicados en otros lugares puede consultarse: Chocano (1983), Manrique (1983), Valderrama y Escalante (1983), y Cipolletti (1984).

16. La ruta de Palpa fue una de las más importantes hasta los años veinte. Dicha ruta no sólo es camino para quienes trasladan aguardiente (...) También se consiguen bayetillas, paño azul, panilla blanca, gui blanco, colorado y de Bretaña, papel catalán, olanes, cigarros de papel, zurrones de tabaco bracamoro, arroz, cortes de telas (...) También son consumidos en Huamanga productos agrícolas del valle (pallares, garbanzos, ají, vino)... Con el tiempo, la ruta de Palpa servirá a los «viajeros de la carne» o comerciantes de ganado que aún en las primeras décadas de este siglo venían de las cabezadas de Palpa y de Ico a la Semana Santa de Ayacucho, a negociar caballos, mulas y ganado vacuno (Urrutia, 1982, 60).

3) Hacia el oeste, para llegar a Huancavelica¹⁷ y, después, a Castrovirreyna, Huaytará y, finalmente, a Ica y Pisco¹⁸; y

4) Hacia las selvas de Huanta y La Mar, pasando por Totorilla, Quínua, Toccto, Tambo, bifurcándose aquí en dos caminos diferentes por los que se llegaba a Puerto Bolognesi (San Francisco)¹⁹.

En base a estos caminos principales²⁰ se han abarcado cuatro zonas de intercambio comercial claramente diferenciadas, caracterizadas por los geosistemas de tipo quechua, suni, puna y yunga, marítima o de montaña²¹.

Los viajes de los arrieros carmenquinos acostumbraban a tener dos fechas de salida: 1) los que empezaban en el mes de diciembre y terminaban hacia el mes de marzo del año siguiente. Los viajes realizados durante estos meses solían durar unas seis semanas y eran conocidos como *tacsa viaje* o «pequeño viaje»; y 2) los que se iniciaban hacia el mes de abril, después de la fiesta y feria de Quasimodo (domingo siguiente al de pascua de resurrección). Estos viajes se realizaban hasta

17. Los arrieros ayacuchanos eran, según Valderrama y Escalante (1983, 67-68), los que más frecuentaban la ciudad de Huancavelica. Entre estos arrieros, según su importancia o procedencia, se distinguían: a) los «mayoristas», que transportaban en dos o más piaras de mulas y se paraban tres o más días en Huancavelica para, luego proseguir a Huancayo. Los artículos que transportaban procedían de la costa («géneros», enseres domésticos, vinos y licores extranjeros, cueros por piezas, cuadros, cajones de San Marcos y de San Juan, estatuillas de santos, herramientas, prendas de vestir, pañolones, peinetas, espejos, etc.); b) «arrieros menores» (coca, maíz, harina de trigo y de cebada, maní, cacao, café, hierbas medicinales, frutas de la quebrada y otros artículos que traían por encargo como estatuillas de santos, prendas de vestir, compuestos medicinales, tintura para lana, frazadas ayacuchanas, alforjas, etc.). Para estos arrieros, Huancavelica era el final de su ruta; c) «huantinos»: traían coca y productos de la ceja de selva, tales como café, cacao, achiote, palillo y frutas de esa región —naranjas y plátanos; d) «costeños»: eran mayoristas que traían telas, ropas, calzados, enseres domésticos, máquinas para coser cuero, arroz, azúcar, vino y pisco. Vendían por dinero o trocaban por lana de alpaca; e) «quebradinos»: llegaban para la feria de Pascua y llevaban frutas (granadas, uvas, vino y pisco). Vendían por dinero o cambiaban por chalonga (carne seca), frazadas y ponchos de alpaca.

18. Esta fue la ruta de tráfico más intenso hasta la apertura del ferrocarril de Lima a Huancayo (1904). El intercambio comercial con la ciudad de Ica fue muy intenso. De ella se traían productos manufacturados (vestidos, instrumentos de labranza, etc.) y, también, vinos y aguardiente). A Ica se exportaban cueros, lanas, cochinita, badanas, ganado, productos artesanales, alhajas, frazadas, monedas de oro y plata, ponchos de vicuña y de oveja, colchas de vicuña, de conejo y de vizcacha, etc. (Cf. Zúñiga, Atauje y De la Cruz, 1977, 103-105).

19. A partir de 1890, se intensifica la exportación de productos de la selva (cacao, cascarilla, café, coca, etc.). La demanda de coca había aumentado en el extranjero al generalizarse su uso en medicina. Por otra parte, en las selvas de Huanta y de La Mar se constata la comercialización de productos nativos, regionales y extranjeros, procedentes del Brasil y de Europa, que penetraban por el río Amazonas (escopetas, botines, aperos de labranza, machetes, picos, fulminantes, cuchillos, etc.). Asimismo, se importaba sal, procedente de Brasil y de Portugal. Desde la selva se exportaban, por el río, caucho, pieles de animales, plantas medicinales, etc. (Cf. Zúñiga, Atauje y De la Cruz, 1977, 105-106).

20. Existieron, también, otros caminos. Así, por ejemplo, los arrieros de Pacaycasa (Cf. Vizcardo, 1965) llegaban a las «cabeceras» de Ica por Wariperqa, Paras, Aqno, Ingawasi, Choco y Santiago de Chocorbe. Viajaban, además, a Ocaña (provincia de Lucanas), Nawa Alta (provincia de Parinacochas) y Abancay (Departamento de Apurímac).

21. Para una caracterización general de cada uno de esos geosistemas, véase Dollfus (1981). Para una caracterización más específica de esos geosistemas en el Departamento de Ayacucho, véase Rivera Palomino (1971).

fines de octubre o primeros de noviembre y eran conocidos como *hatum viaje* o «gran viaje». En cualquier caso, fueran «pequeños» o «grandes» viajes, los arrieros viajaban durante todo el año, realizando unos tres o cuatro viajes anuales. Las fechas de sus regresos acostumbraban a coincidir con las celebraciones de Semana Santa y sus importantes ferias o con otras ferias de carácter anual tales como las que se celebraban los días de Todos los Santos y el Día de difuntos, para la Navidad y Año Nuevo, los carnavales y las Fiestas Patrias. Estas eran las fechas más comunes, aunque no existía un calendario preciso o fijo para el inicio de los viajes ni, tampoco, para el regreso.

Al llegar a sus lugares de destino, se alojaban en alguna casa, de sus compadres o parientes espirituales si los tenían, y llamaban la atención de los pueblerinos. Descargaban los fardos de sus animales y mientras unos exhibían las mercaderías, otros cuidaban de los animales. Durante su permanencia, realizaban los cobros de los plazos pendientes, vendían mercaderías al por menor y compraban o canjeaban cueros de chivo, de res, lana, cochinilla, mulos, burros, carneros, productos para su propia alimentación, etc.

Los ritmos de estas actividades comerciales, que ligaban a los arrieros con los campesinos, pastores, artesanos y pequeña burguesía rural, han estado relacionados con las pautas de los calendarios agrícolas y pastoriles (períodos de cosecha, de esquila, florecimiento de pastos, etc.)²². Complementariamente, las diferentes fases de los calendarios agrícola y pastoril se marcan mediante conmemoraciones religiosas —celebraciones patronales de pueblos o de santuarios, situados en las encrucijadas de las rutas arrieras. Se trata de momentos y/o lugares clave para facilitar el intercambio entre diferentes pisos ecológicos o entre puntos más o menos equidistantes de los diferentes sectores productivos interrelacionados. Las fechas y los lugares de estas celebraciones religioso-feriales constituyen un circuito o

22. Los arrieros de Carmen Alto realizaban los siguientes desplazamientos, según los diferentes productos:

MES	PRODUCTOS	LUGARES
mayo-junio	papas	Pampa Cangallo, Manzanayuc, Sachabamba, Tambillo, Tamba.
junio-julio	chuño	Chunge.
junio-julio	maíz	Vilcashuamán, Chuschi, Chilcas, Totos, Huamanguilla, Cangallo, Carampa, Pomabamba, Chiaria, etc.
julio-agosto	trigo y cebada	Pampacandalli, Pukará, Orko, Wari, Millpo, Tamb, Tambillo.
diciembre-marzo	ataqo	Recolección en parcelas, huertas canchones del lugar.
marzo-abril	tunas	Huatatas, Conchopata, bajíos del distrito de Ayacucho.

FUENTE: Benavides (1968, 45-56).

red articulada para los intercambios que relacionan las diferentes provincias del departamento de Ayacucho entre sí y con las de los departamentos vecinos.

La feria más importante en la región de Ayacucho fue la de Akuchimay. De hecho, esta feria puede considerarse como una feria móvil que duraba cerca de dos semanas. Se iniciaba en la meseta de Bombón cinco días antes del domingo de Ramos y se prolongaba durante toda la Semana Santa. Siguiendo dos rutas distintas y que confluían en el cerro de Akuchimay el Sábado de Gloria²³. En estas ferias de Semana Santa se efectuaba la compra-venta de ganado caballar, mular, vacuno, ovino y otros. También se compraban pellones san pedranos, monturas huancavelicanas, riendas y frenos. Además se intercambiaban productos agrícolas (papas, maíz, trigo, etc.) con productos manufacturados procedentes de Lima e Ica, Cuzco y Huancayo. A Akuchimay asistían campesinos procedentes de todos los pueblos de los alrededores de Ayacucho, así como de las provincias de Lucanas y Parinacochas y de diferentes lugares de los departamentos de Junín, Apurímac y Huancavelica. Venían a comprar o a vender ganado y, con el dinero obtenido, adquirían mercancías manufacturadas. Por lo que se refiere al ganado, el que llegaba a la feria del Sábado de Gloria era el que no se había podido vender en los días anteriores, hasta el punto de que los que no se vendían en Akuchimay se remataban al día siguiente en la feria semanal que se celebra todos los domingos en el barrio ayacuchano de San Juan Bautista, donde existe un matadero²⁴.

LA EXPANSIÓN CAPITALISTA Y LA APERTURA DE CARRETERAS

Las actividades arrieras persisten en la actualidad pero con un carácter cada vez más marginal pues su importancia decreció progresivamente desde los años veinte. En esas fechas se inician una serie de transformaciones que afectarán directa o indirectamente a las actividades de los arrieros y a sus rutas. Tomar la década de los veinte como un punto de partida supone atribuir una importancia decisiva para la transformación de la arriería al establecimiento del Plan Vial del Perú, propiciado por el presidente Leguía (Ley n.º 4.113, año de 1924)²⁵. Este hecho

23. En Akuchimay confluían dos rutas distintas y que estaban integradas por las ferias siguientes (Cf. Urrutia, 1982, 1983; y Velapatiño, 1975):

Domingo de Ramos	ferias de	Gangallí y Puente de Pampas
Lunes		Cangallo y Erapata
Martes		Pacupata y Matará
Miércoles		Minascucho y Chuntaka
Jueves		Sacracancha y Pukuwillka
Viernes		Chupas y Wañupampa
Sábado de Gloria		Akuchimay
Domingo de Pascua		Carmen Alto y San Juan Bautista

24. Otras ferias de la región son las de Incahuasi, que se celebra el 15 de agosto y la de la Purísima, el 8 de diciembre. Ambas tienen lugar en la provincia de Parinacochas. En estas ferias se intercambian, sobre todo, productos agrícolas y ganaderos, además de productos manufacturados procedentes de Ica y Arequipa.

25. Puede llamar la atención la tardanza en producirse la decisión de abrir un sistema vial en el Perú. Además de las razones técnicas y económicas ya señaladas en la nota 8, hay que tener en cuenta que el bienestar económico del Perú dependió, durante buena parte del siglo XIX, del guano. Y el guano no necesitaba de caminos para ser explotado, vendido

no es absoluto arbitrario, pues, de acuerdo con Dollfus (1978, 902), las vías de comunicación, carreteras o líneas de ferrocarril, establecen, a diferencia de la arriería, puntos de paso obligados e instalados frecuentemente en función de la exportación de materias primas. De este modo, dichas vías contribuyen a romper los circuitos habituales de intercambio e introducen distorsiones en el espacio que, cada vez más, se vuelve más heterogéneo y cada vez más condicionante²⁶. Asimismo, se desvanece la lógica del archipiélago de control vertical y se provoca la desagregación de la trama tradicional de la vida económica y de las relaciones sociales²⁷.

En efecto, y como ha quedado dicho, antes de la construcción de carreteras, en la región de Ayacucho²⁸, la comunicación entre sus provincias y con los departamentos vecinos, así como con la capital, Lima, y con los puertos de Ica y Pisco, se realiza mediante caminos de herradura cubiertos por arrieros. En 1904, llega a Huancayo el ferrocarril desde Lima. Como consecuencia de este hecho, Huancayo desplaza a Ayacucho como centro comercial, y justo en un momento en el que el

y exportado. El abono ni siquiera tocaba la tierra firme del Perú: desde los islotes era embarcado directamente y desaparecía en el horizonte sin haber visto un camino. Desde ultramar, llegaban en pago los cuantiosos giros sobre Londres. Aquellas esterlinas se habían podido destinar a cualquier cosa, menos a construir caminos. Era demasiado fuerte la resistencia psicológica a una inversión tan lejana de la fuente inmediata de prosperidad: cien mil kilómetros de caminos, costaneros y longitudinales, no habrían aumentado en una sola libra las entradas fabulosas providenciales procedentes del guano (Cf. Gerbi, s.f., 56-57).

26. Un ejemplo de la influencia que la apertura de carreteras ejerce sobre las comunidades nos lo ofrece Brisseau (1972) al comparar la diferencia dinámica de las comunidades de Quehue, comunicada por camión una vez a la semana, y la Omacha. La primera tiene tiendas, artesanos y sus gentes trabajan temporalmente en Cuzco. Sus jóvenes estudian bachillerato y algunos llegan a la Universidad. Omacha, en cambio, a seis o siete horas a caballo de Pillpinto, carece de almacenes, de artesanos y de mercado. Sus habitantes deben trasladarse a Pillpinto o a Acha y sólo ocasionalmente reciben la visita de vendedores ambulantes. De ello desprende Brisseau que es la carretera y el camión quienes permiten a una comunidad romper el aislamiento en el que se encuentra y a sus habitantes salir del cuadro local y tradicional para entrar en el sistema «nacional» y «moderno».

27. En este punto es importante tener en cuenta la generalización que establece Appleby a propósito del desarrollo de mercados y centros comerciales en la región de Puno y Arequipa. Dice lo siguiente:

Donde el transporte es exclusivamente a lomo de bestia, no hay «ganancias de escala», por cuanto todo producto va directamente de la localidad al puerto o *entrepot*. En este caso no llega a establecerse localmente ningún centro comercial. Cuando se mejora el transporte interregional, lo que ocurrió históricamente con la construcción de ferrocarriles, la desigualdad en el transporte origina la formación de centros comerciales locales ubicados junto a la línea férrea y destinados a concentrar las pequeñas cantidades disponibles de materias primas a ser enviadas a puerto. Cuando se mejora el transporte local, lo que históricamente sobrevino con la llegada del camión, varios de estos centros locales declinan una vez que es posible transportar directamente la materia prima a centros locales estratégicos para su procesamiento y transporte. Así pues, la organización del comercio tomará varias formas regionales según las condiciones de producción y transporte (Appleby, 1979, 57).

28. El departamento de Ayacucho (44.181 Km²) cuenta con una red vial de 2.140 Kms; de los cuales, 50 están asfaltados; 400 son de vías afirmadas; y 1.257 están constituidos por trochas «carrozables» (Tupayachi, 1981, 30).

comercio ayacuchano con la costa ya había disminuido²⁹. Ante esta nueva situación, los arrieros ayacuchanos abren una nueva ruta hacia Huancayo que, en buena medida, absorbe las recuas de mulas que antes se dirigían a las tierras cálidas de Ica. Huancayo se convierte, además, en la nueva etapa del camino de Ayacucho a Lima. En este sentido, Ayacucho quedó afectado por la culminación del Ferrocarril Central al igual que otras zonas aledañas. Dicho Ferrocarril, como señala Manrique (1983, 42-43) rearticuló longitudinalmente la sierra central en un espacio que iba más allá del trazo del ferrocarril; esto, porque la posibilidad de embarcar la mercancía desde Huancayo hacia Lima, la cual sólo necesitaba de un día para su transporte, provocó el declive de las otras rutas que atravesaban los Andes occidentales para salir a la costa puesto que las tarifas arrieras eran menores hasta Huancayo que hasta las ciudades costeñas³⁰. La presencia del Ferrocarril Central contribuyó a redefinir los circuitos mercantiles preexistentes en la región que comenzó a recorrer a inicios del siglo XX. Estos cambios provocaron graves trastornos particularmente en los pueblos que se habían especializado en el arrieraje³¹.

Por otra parte, a partir de los primeros años de este siglo, empiezan a llegar a Ayacucho comerciantes extranjeros, principalmente italianos, chinos, turcos, japoneses, sirios y españoles. Dichos comerciantes actúan como intermediarios de casas comerciales, depositarios y prestamistas, almacenes, etc., y, a su vez, se dedicaban a la exportación de los productos nativos. En Ayacucho se constituyen

29. En la región cuzqueña, la influencia del ferrocarril produce, también, una primera transformación a finales del siglo XIX y principios del XX. En esta región se construyen dos: 1) el de la Peruvian Corporation (Cuzco-Arequipa-Puerto de Mollendo), que sirve de drenaje de la producción lanar; y 2) el que desciende del Cuzco al valle de La Convención, donde se desarrollan los cultivos de exportación (café, cacao, té y productos colorantes). Estas líneas jugaron un papel importante en el drenaje de productos agrícolas de exportación y la difusión de productos importados. En las regiones atravesadas, favorecieron las migraciones de sus habitantes y aumentaron el papel de intermediarios jugado por los campesinos en los intercambios hacia las punas a las que no llegaba la vía férrea. Pero el ferrocarril no tuvo, en el aspecto urbano, la importancia que la carretera ha tenido posteriormente. Sólo una ciudad creció con el ferrocarril: Sicuani, que ya era una encrucijada importante del transporte arriero. Izcuchaca y Urcos se beneficiaron de una cierta actividad porque supieron incorporar al tráfico general, la exportación de los productos de su propia región. Otras estaciones del ferrocarril se instalaron las más de las veces en las haciendas o cerca de una fábrica rural, como la de Maranganí, por ejemplo.

30. En 1912, el flete desde Lircay a Ica o Pisco era de 4,8, 4 y 2 soles por arroba de carga, según fuera en mulas, burros o llamas, respectivamente. En cambio, para Huancayo, era de 4, 3,20 y 2. El pago suplementario desde Huancayo hasta Lima en ferrocarril se compensaba por el ahorro del flete marítimo (Manrique, 1983, 42).

31. A pesar de todo, el ferrocarril no acabó definitivamente con la arriería

debido a la política de la Peruvian Corporation, que impuso fletes tan altos al transporte de las mercancías de la región que esta política mantuvo por largo tiempo la competitividad entre el primitivo transporte a lomo de bestia con relación a aquél que utilizaba el ferrocarril. En el caso de las haciendas, además, había para los terratenientes involucrados un costo de oportunidad, derivado de la virtual gratuidad de la fuerza de trabajo de los feudatarios, que podía hacer parecer, incluso al propio arrieraje, como un dispendio. De allí que una de las reivindicaciones fundamentales levantadas por los colonos de las haciendas (...) fuera la abolición de la obligación que tenían de cargar sobre sus espaldas la producción de las haciendas hasta La Mejorada, y que el hacendado se comprometiese a proporcionarles bestias de carga para realizar el transporte (Manrique, 1983, 43).

sociedades comerciales como la «Sociedad Anónima Departamental»³² o la «Sociedad Gomera del Picne»³³ para la exportación del caucho y de otros productos de la montaña de Apurímac.

El Plan Vial desarrollado a partir de 1924³⁴ supuso una mayor penetración del capital comercial metropolitano, en detrimento del campesinado³⁵. Por otra parte, la ley del gobierno de Leguía obligaba a los pobladores campesinos a trabajar en la construcción de la carretera de Ayacucho a Lima. En algunos casos, sin embargo, la iniciativa de construir una carretera fue de los propios campesinos; pero, en muchos otros, no se trabajó sino a la fuerza, ya que en la construcción de las carreteras los campesinos perdían el tiempo que necesitaban para sus actividades agrícolas y, además, proque el trazado de las carreteras no les favorecía las más de las veces. En efecto, los caminos llegaban a las haciendas pero no a las comu-

32. «El objeto de la Sociedad es adquirir por remate público la recaudación de la alcabala de la coca en las provincias de Huanta y La Mar, la de otros departamentales o municipales y la consecución de obras públicas.» Eran accionistas de esta Compañía los principales comerciantes ayacuchanos de la época (Cf. Prot. Not., 1901-1902, foj. 51-59 vta., Notaría Medina de Ayacucho).

33. «... con el objeto de explotar la sininga o jeve fino, el caucho y demás productos de la región montañosa del Apurímac, en los terrenos concedidos por el Supremo Gobierno al señor F. Ezequiel Anchorena por decreto del diez de octubre del presente año (1902)» (Cf. Prot. Not., 1901-1902, foj. 381 vta. 387, Notaría Medina de Ayacucho).

34. Algunos detalles cronológicos de este Plan Vial para la región de Ayacucho son los siguientes (Cf. Rivera, 1971):

AÑO	DESDE AYACUCHO A	DISTANCIA
1924	La Mejorada (tránsito del ferrocarril a Huancavelica)	180 Km
1925-1941	Puente del río Pampas (camino de Andahuaylas, Abancay y Cuzco)	142 Km
1926-1931	Tambo	60 Km
y	Calicanto	60 Km
1943-1960	Puerto de San Francisco	39 Km
	Total	175 Km
1931-1943	Cangallo	44 Km
1943-1961	Huancapí	44 Km
	Total	88 Km

35. Víctor J. Guevara (1934) denunciaba las concesiones hechas por el gobierno peruano a las compañías extranjeras y el monopolio que estas compañías disfrutaban de las líneas de transporte. Respecto a la Peruvian Corporation, decía lo siguiente:

Enormes, estupendos son los sacrificios hechos por el Perú en aras de la Peruvian. Con sus pasajes y fletes altos e inestables ha impedido la creación de nuevas industrias y el desarrollo de las existentes; ha paralizado la agricultura, la minería, los transportes, el comercio y la circulación, reprimido e infecundizado los capitales, aislado a los trabajadores, conservando las distancias, obstaculizando la penetración regional, esterilizando las actividades, fomentado la desocupación, dislocado los centros de producción de los mercados de consumo, condenando al país al aislamiento i al atraso i obstruido la cultura.

nidades. En su novela *Yawar fiesta*, José María Arguedas narra, muy significativamente, lo siguiente ³⁶:

... los hacendados se peleaban porque las carreteras pasaran por sus fincas. Y las carreteras que los ingenieros trazaban, casi siempre, daban vueltas, entraban a las quebradas, rompiendo las peñas y los roquedales, en meses de meses, a veces en años, porque el camino entrara a las haciendas de los principales. Las gentes de los pueblos empezó a perder confianza, y el entusiasmo por las carreteras. Desde entonces, la construcción de los caminos fue un negocio. Y la gente del pueblo trabajó a jornal, o por obligación. Los tenientes gobernadores, los subprefectos, los guardias civiles, todas las autoridades, empezaron a arrear a los indios, a verga y bala para que trabajaran en las carreteras (Arguedas, 1980, 99-100).

En este mismo sentido, Kapsoli (s.f.) señala que no es casual que casi simultáneamente con la Ley de Conscripción Vial se promulgara una Ley de la Vagancia, que permitía la apropiación más fácil y «legal» de la fuerza de trabajo de los campesinos. En opinión de Kapsoli, dichas leyes reportaron beneficios a: 1) capitalistas internacionales (compañías extranjeras que se dedicaron a la construcción de caminos mediante contratos directos con el Estado peruano, reclutando de modo forzoso a los trabajadores y pagándoles salarios muy bajos); 2) terratenientes nacionales, que aprovecharon la Ley Vial para, de acuerdo con las autoridades locales, construir caminos carreteros a sus haciendas, y dando lugar a numerosas explotaciones, abusos, manipulaciones de las leyes, etc.; 3) autoridades, que se enriquecían mediante cobros arbitrarios para permitir el «rescate» de los niños y ancianos que eran reclutados en las «cacerías humanas» que constituían los reclutamientos de mano de obra. Kapsoli concluye que la Ley Vial, promulgada con la aparente «buena intención» de realizar en el país progresos de infraestructura que beneficiaran al pueblo (mediante la apertura y conservación de caminos carreteros), sólo benefició, en la práctica, a los capitalistas internacionales, a los terratenientes y autoridades locales de casi todos los confines del Perú, que se apropiaron gratuitamente de la fuerza de trabajo de los campesinos.

Por otra parte, esta Ley, que obligaba a trabajar en las carreteras a todos los ciudadanos comprendidos entre los 18 y los 60 años de edad (12 días al año los que tenían entre 21 y 50 años, y 6 días a los restantes) no fue igualmente aplicada en todo el territorio. Esta desigualdad (Cf. Gerbi, s.f., 68), sumada al recuerdo que la ley suscitaba de la aborrecida mita de los tiempos coloniales y de los diversos abusos ³⁷ que se verificaron en su aplicación, fueron las principales causas de su

36. También Julio Icaza, en su novela *Huasipungo*, narra la construcción de una carretera con la mano de obra de los campesinos, engañados con la promesa de los beneficios que se habrían de derivar de su construcción, pero que había de beneficiar, sólo, a los hacendados.

37. Sirvan de ilustración los siguientes memoriales de quejas recogidos por Kapsoli (s.f.): Los representantes de las comunidades de Punqui, Huayllanura, Oscococha, Huarca, Huallhua, Anco, Coscosa y Churca, de los distritos de Anco y Churca, de la provincia de La Mar (departamento de Ayacucho) presentaron un memorial que, entre otras cosas decía: «El gamonalismo en nuestros pueblos, coludido con las autoridades, ha encontrado en aquella Ley (ley Vial) un precioso filón para explotarnos, iniciando caminos, carreteras, a sus propias haciendas y obligándonos a que, con nuestras herramientas, contribuyamos al engrandecimiento de su fortuna personal». Por su parte, los comuneros de las comunidades de Chulini, Borogüena y Toco Grande, de la provincia de Locumba (departamento de Tacna)

impopularidad. Los indígenas, que en muchos casos se habían mostrado dispuestos a trabajar espontáneamente para construir nuevas vías de comunicación y que, por lo menos en ciertas comunidades, estaban habituados desde tiempo inmemorial a restaurar los caminos cada año, se sometieron de mala gana a un trabajo no retribuido, que no obligaba por igual a todos los ciudadanos y que complementaba la labor de otras personas, técnicos y contratistas, quienes recibían un sueldo y obtenían otras utilidades con la ejecución de estas obras públicas.

En 1924, se abrió la carretera entre Ayacucho y Huancayo. Irónicamente, los arrieros fueron obligados a colaborar en la construcción de esta carretera que iba a suponer el fin de esa ruta arriera. La llegada de vehículos motorizados desplaza progresivamente a los arrieros y muere ya definitivamente el comercio entre Ayacucho e Ica. Todo el comercio se unifica en Lima, sobre todo las telas. Una vez más, los arrieros se ven obligados a buscar nuevas rutas y las encuentran en las provincias del sur, y fundamentalmente en la selva³⁸, donde las carreteras no empezaron a llegar hasta los años cincuenta. La construcción de dicha carretera reforzó el papel del capital comercial, impulsado inicialmente con la llegada de los primeros comerciantes extranjeros a la que ya nos hemos referido. Los arrieros pierden importancia en el comercio y transporte de mercaderías. Incluso, en 1926, estos comerciantes extranjeros asentados en Ayacucho, junto con otros peruanos, constituyeron una «Compañía Comercial de Transportes»³⁹.

Desde 1924 se fueron abriendo, pues, caminos carreteros o «trochas carrozables» de manera continuada, algunos sólo transitables en un solo sentido o sólo durante la estación seca. De este modo, el transporte motorizado ha ido accediendo cada vez a más pueblos y comunidades indígenas. Asimismo, la apertura de carreteras y la motorización del transporte ha desarrollado los comercios ciudadanos y también los pueblerinos, y descongestionando los mercados y ferias tradicionales, situados en las encrucijadas de las rutas arrieras; y, en esa misma medida, han provocado la aparición de nuevas ferias y de nuevos mercados, generalmente en

se quejaban diciendo que: «El gobernador de Ilabaya y el alcalde municipal, forzosamente lleno de maltratos personales, multas indebidas, arrebatos de ganado, ropas, granos y demás enseres de casa, con nuestras subsistencias nos llevan a trabajar caminos de los hacendados, so pretexto de los caminos públicos, tan solamente para saciar sus propios intereses».

38. Para la zona de Ceja de Selva del departamento de Junín, Manrique (1983, 338-39) da cuenta de que, a lo largo de la segunda mitad del siglo XIX, se asentaron núcleos de colonización que organizaron prósperas explotaciones de cultivos de azúcar, café y coca, cuya producción tenía un amplio mercado tanto en la región como en Lima. Los circuitos arrieros que enlazaban estos asentamientos con las urbes serranas eran vitales, pues era necesario transportarlo todo, desde la maquinaria e implementos necesarios para la producción agrícola y la destilación del aguardiente hasta los alimentos necesarios para la fuerza de trabajo que laboraba en las plantaciones, también importada.

39. «En la ciudad de Ayacucho... comparecieron los señores don Juan Simatovich, don Federico Rossi, don Moisés Romero, doña Paulina Romero y Hermano, don Isaac Cáceres, don Luis Isikawa y don Héctor Copello, el primero yugoslavo, el segundo y último italianos, el penúltimo japonés y los demás peruanos, vecinos y domiciliados en esta ciudad, mayores de edad, casados y de profesión comerciante (...) nosotros (...) concretamos en la fecha (1/5/1926) el contrato de sociedad de carácter particular, con el objeto de explotar el negocio de transporte terrestre (por camiones y automóviles) de pasajeros y de carga, entre esa ciudad y la estación Mariscal Cáceres (Huancayo) bajo la denominación de «Compañía Comercial de Transportes», con domicilio legal en esta ciudad» (Prot. Not., n.º 368, 1925-1926, fojas 764 vta. 769, Notaría Medina de Ayacucho).

los puntos terminales de los nuevos caminos⁴⁰. Según comunicación personal del Dr. Efraín Morote, la mayoría de los mercados dominicales se instituyeron espontáneamente a medida que avanzaba la construcción de un camino carretero. Bastaba que los campesinos se pusiesen de acuerdo⁴¹. Luego, cuando el camino avanzaba unos cuantos kilómetros más, avanzaba también el emplazamiento del mercado. Todo este proceso afectó a las actividades de los arrieros, que iban abriendo nuevas vías a medida que las carreteras absorbían sus rutas y áreas de influencia; o bien, decidieron, ellos mismos, adoptar el camión o emigrar. En cualquier caso, con la construcción de los ferrocarriles y de las carreteras se inició una continua transformación de la arriera y, en definitiva, su decadencia.

LA DECADENCIA

Hasta los años cincuenta, la arriería fue la actividad de la mayoría de los pobladores del distrito de Carmen Alto. En los años sesenta, noventa personas se dedicaban todavía a ella; y setenta y tres según el censo de 1970. En 1982, la lista que pudimos recoger no alcanzó a los veinte arrieros. El área de sus desplazamientos comerciales se ha contraído a medida que lo hacía su número, o viceversa. Hoy viajan, sobre todo, a provincias de los departamentos de Ayacucho, Apurímac y Huancavelica, o a aquellos lugares a los que no llegan los vehículos motorizados. Ropa confeccionada y piezas de tela siguen siendo las mercaderías más trajinadas, pero, también, panes, sal, fósforos. De esos mismos lugares obtienen lana, quesos, maíz, trigo, carneros, vacas, caballos, asnos, mulas y cerdos. En cada viaje traen de 15 a 20 animales que luego venden en las ferias dominicales, como la del Distrito de San Juan Bautista, feria especializada en ganado vacuno, y la misma de Carmen Alto, en ganado caballar, mular y asnal.

Es cierto que, además de esos arrieros, existe otro grupo de comerciantes o *mercachifles* que se desplazan en camiones o camionetas por un área más restringida que abarca las provincias de Huamanga, Cangallo, Víctor Fajardo y La Mar. Frecuentan los lugares donde se celebran ferias sabatinas o dominicales. En esas ferias adquieren productos agrícolas y ganaderos que transportan para su venta a Ayacucho.

Para algunos estudiosos locales, el año de 1959, fecha en que se celebró el Congreso Regional del Centro⁴², representa el definitivo punto de inflexión de las actividades arrieras e, incluso, hablan del paso de la economía «natural» a la economía «mercantil»:

40. Veamos algunos ejemplos: la feria semanal de Cangallo (departamento de Ayacucho) se inició el año de 1954, como consecuencia de la llegada de la carretera a dicha ciudad. La feria local de Chuschi (provincia de Cangallo, departamento de Ayacucho) se inició en 1961, cuando llegó a Chuschi la carretera (Cf. Colchado, 1969).

41. Para el área de Puno, Appleby (1979) también señala que los mercados de menor nivel florecen donde quiera que unos cuantos campesinos lo deciden, de acuerdo a su conveniencia.

42. El Congreso Regional del Centro ordenó la apertura de la vía longitudinal que comunica el sur con el Cuzco y el norte de Huancayo con Huancavelica, Castrovirreyna, Nazca, Pisco y Lima. Asimismo, impulsó el servicio aéreo, el saneamiento de la ciudad de Ayacucho, la instalación de la luz eléctrica, la pavimentación de las calles del casco urbano y la reapertura de la Universidad Nacional de Huamanga (Cf. García y Vargas, 1980).

a partir de 1959 se ve el paso de la Economía Natural a la Economía mercantil donde el arrieraje como actividad pierde su importancia y por este motivo algunos de los antiguos arrieros cambian su quehacer; es decir, se vuelven comerciantes de tiendas en la ciudad de Ayacucho, y otros se dedican al comercio ambulante en las distintas ferias que se realizan en las cinco provincias del Departamento de Ayacucho (Huanta, La Mar, Huamanga, Cangallo y Víctor Fajardo); asimismo, en este período, algunos arrieros empiezan a dedicarse a la carnicería y otros a establecer pequeñas tiendas en Carmen Alto (Velapatiño, 1975, 32).

A partir de 1960, se aparece clara que la alternativa para los arrieros carmenquinos ya no consiste en reorientar sus rutas, tal como hicieran en ocasiones anteriores, sino en reorientar sus propias actividades. Las alternativas que se adoptan varían en función de las diferencias de riqueza existente entre los arrieros⁴³, así como de otras razones como pueden ser la edad, la residencia y la educación de los hijos. Algunos arrieros —los menos— habían adquirido, a lo largo de sus años de actividad arriera, propiedades diversas, ya fuera en el mismo distrito de Carmen Alto o fuera de él, en la ciudad de Ayacucho o en provincias en las cuales se habían desarrollado las actividades comerciales, y llegaron a fijar su nueva residencia en esas propiedades. A aquellos para los que el trabajo del arrieraje fue más lucrativo y llegaron a acumular un cierto capital, se les presentó la posibilidad/necesidad de invertirlo en la adquisición, por ejemplo, de establecimientos para el comercio al por menor o en la compra de vehículos para el transporte y/o comercio. Una de las alternativas más interesantes, por ser colectiva y afectar a casi el 40 % de los habitantes del distrito, fue la constitución de la «Cooperativa de Transporte Carmen Alto», fundada en el año de 1972 y que cubre la línea Ayacucho-Lima y Ayacucho-Cuzco, además de otras líneas menores. En opinión de García Vergas (1980), esta cooperativa responde a la tradición arriera del distrito y al ahorro de los comerciantes medianos y ricos, y tanto de los carmenquinos residentes en el distrito como de los residentes en Lima.

A MODO DE CONCLUSIÓN

La descripción de las actividades arrieras que acabamos de presentar, así como de otras actividades comerciales que guardan conexión con ellas, tales como las ferias y mercados, nos permiten considerar dos tipos diferentes de intercambio, aunque relacionados entre sí y, a veces, complementarios e, incluso, desarrollados simultáneamente dentro de un mismo espacio o lugar, el de una feria o de un mercado. Se trata de: 1) los intercambios realizados entre los propios productores —campesinos, pastores y artesanos— directamente en ferias y mercados o indirectamente a través de los arrieros. En cualquiera de los casos, el valor de uso de los respectivos productos constituye el valor dominante en estas transacciones.

43. Diferencias considerables de riqueza entre los arrieros pueden comprobarse mediante los testamentos que hemos podido consultar en los protocolos notariales. Mientras que algunos arrieros no dejan sino deudas (el endeudamiento de los arrieros era la forma habitual mediante la cual los comerciantes los controlaban), otros, los menos, transmiten a sus herederos casa, animales, dinero, bienes diversos y, algunos, incluso, casas y propiedades rústicas y rebaños situados en otros lugares más o menos alejados de Carmen Alto, en la ciudad de Ayacucho o en otros lugares de la provincia.

caracterizadas por el recurso al sistema de trueque y al empleo de equivalencias más o menos estables basadas en la tradición consuetudinaria y en el principio de la reciprocidad; y 2) los intercambios de carácter mercantil, desarrollados entre los pequeños productores directos —campesinos, pastores y artesanos— y hacendados, productores empresariales, grandes y pequeños comerciantes, etc. El valor dominante en estos intercambios es el valor de cambio.

La arriería, considerada estrictamente como un sistema de transporte y de mediación comercial, se adapta plena e indistintamente a las necesidades de uno y otro tipo de intercambio; no privilegia, necesariamente, uno u otro, o uno en detrimento del otro, en tanto que podía abarcar cualquier punto de la geografía, independientemente de la distancia y del volumen de la transacción que se realizaba. Sin embargo, el desarrollo de un sistema de carreteras para vehículos motorizados y su particular trazado ha respondido (a pesar de que en numerosas ocasiones se construyeran mediante la participación obligatoria de los miembros de las comunidades campesinas) a los intereses de los sectores capitalistas: recordemos, «los caminos llegan a las haciendas, pero no a las comunidades». En cualquier caso,

las carreteras han vinculado a las comunidades con el mercado de productos o de trabajo, pero casi nunca han favorecido el intercambio y la comunicación entre ellas. La red vial es clara muestra del tipo de relaciones segmentarias de la comunidad con los centros del poder —económico, político, sociales y culturales— tanto a nivel regional como nacional. (Matos, 1977, 29).

Aparentemente, el desarrollo de una red de transporte en camión o ferrocarril aumenta la movilidad de la población y de los productos y disminuye el costo del transporte de mercancías⁴⁴, pero lo cierto es que dicha red de transporte y de comercio da lugar a una jerarquización de los centros comerciales. Como señala Appleby, la necesidad de mantener al mínimo los gastos de transporte impulsa una estructura espacial «dendrítica», en la que el nivel de los centros comerciales disminuye con la distancia respecto del centro principal, de tal modo que:

el centro principal puede establecer los precios para las mercancías al mismo tiempo que los centros menores compiten entre sí para venderle sus productos. Este desequilibrio en los intercambios comerciales posibilita, en otras palabras, el alza de los precios que han de ser pagados por los compradores rurales por los artículos importados en tanto disminuye el precio de los artículos producidos en el campo (Appleby, 1977, 56)⁴⁵.

44. Según Brisseau (1972, 34-35), en las regiones de la sierra y de la puna, el camión representa una serie de ventajas respecto al ferrocarril, pues sólo el camión puede transportar a la vez, según las necesidades, mercancías y pasajeros, y puede penetrar, si es necesario, hasta las más pequeñas comunidades y se hace su propia ruta puesto que la mayoría de los camiones no tienen un itinerario fijo y salen en una dirección determinada cuando están llenos. Se paran cuando lo solicita el cliente y las tarifas son inferiores a las del ferrocarril.

45. El alcance de esta generalización, sin embargo, debe ser matizado. Fioravanti-Moliné (1975, 44) señala que los campesinos de Yucay (Cuzco), antes con la arriería y ahora con el ferrocarril, siguen comercializando los mismos productos entre la ceja de montaña y la región de Yucay y Cuzco. Los intercambios —dice— siguen siendo los mismos, lo único que han cambiado son los medios de transporte.

Por otra parte, con la apertura de carreteras y la proliferación de mercados que le acompaña, se ha generalizado, también, el uso del dinero⁴⁶. Todo ello contribuye a la asimilación, en términos de una mayor dependencia de los pequeños productores directos —sean campesinos, pastores o artesanos— en la medida en que desaparece el trueque y las equivalencias estables y consuetudinarias, las cuales podían ser consideradas como una estrategia de los pequeños productores frente a la inflación propia del sistema de mercado en una economía dependiente como la peruana o frente al hecho de las frecuentes fluctuaciones de precios que los pequeños productores no pueden prever ni controlar. Esta circunstancia contribuye a aumentar el desequilibrio relativo dentro de las comunidades campesinas y pastoras, y las hace más sensibles frente a las oscilaciones de precios o frente a las crisis en la demanda de las materias primas que ellas producen. De este modo, la expansión del mercado capitalista, y el modo particular en que ésta se produce, redundan en un aumento de las dificultades para resolver la subsistencia de las comunidades campesinas de los Andes peruanos y, quién sabe, si este tipo particular de expansión puede explicar el contexto actual de miseria y violencia que afecta a la región ayacuchana.

BIBLIOGRAFÍA

APPLEBY, Gordon

1979 «La transformación del sistema de mercados en Puno», en *Análisis*, 8-9: 55-71.

ARGUEDAS, José María

1975 «Notas elementales sobre el arte popular religioso y la cultura mestiza de Huamanga», en *Formación de una cultura nacional indoamericana*, pp. 148-172. México, Siglo XXI Editores.

1980 *Yawar fiesta*. Lima, Edit. Horizonte.

ASSADOURIAN, Carlos S.

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

BRISSEAU, Jeanine

1972 *Le rôle du camion dans les relations ville-campagne dans la région du Cuzco (Perou)*. Talence, Centre d'Etudes de Géographie Tropicale du CNRS.

1978 *Historia del Cuzco como centro regional*. Lima, Taller de Estudios Andinos (Universidad Agraria de la Molina).

46. Así, según Brisseau (1972, 39), en los pueblos atravesados por carreteras se han multiplicado los pequeños comercios, aunque la importancia real de las transacciones sea escasa en valor monetario. Por otra parte, el camión acelera la crisis de las pequeñas industrias rurales al favorecer la concurrencia de los productos manufacturados en la región de la costa y, también, porque los productores de materias primas agrícolas o ganaderas prefieren vender a mejor precio a las fábricas, más alejadas pero mejor organizadas. Y otra manifestación: puede decirse que el consumo de cerveza sigue el trazado de las carreteras y hace retroceder el de la *chicha* (bebida de maíz) en los valles quechuas. En cambio, en las punas sin carreteras, la cerveza todavía no ha desplazado al aguardiente puesto que los bidones metálicos son más fáciles de transportar a lomo de animal que las cajas de cerveza.

- BURGA, M. y W. REATEGUI
1981 *Lanas y capital mercantil en el Sur. La Casa Ricketts, 1895-1935*. Lima, I.E.P.
- CASAVARDE, Juvenal
1977 «El trueque en la economía pastoril», en FLORES J. (Ed.): *Pastores de Puna*, páginas 1171-191. Lima, I.E.P.
- CHOCANO, Magdalena
1983 «Circuitos mercantiles y auge minero en la sierra central a fines de la época colonial», en *Allpanchis*, 21: 3-26.
- CIPOLLETTI, María Susana
1984 «Llamas y mulas, trueque y venta: el testimonio de un arriero puneño» en *Revista Andina*, 2: 513-538.
- COLCHADO, Genaro
1969 *Mercados y ferias en Chuschi y Cangallo*. Lima, Ministerio de Trabajo (Instituto Indigenista Peruano).
- CONTRERAS, Carlos
1984 «Mineros, arrieros y ferrocarril en Cerro de Pasco, 1870-1904», en *HISLA*, 4: 3-20.
- DOLLFUS, Oliver
1978 «Les Andes intertropicales: une mosaïque changeante», en *Annales*, 5-6, 895-903.
1981 *El reto del espacio andino*. Lima, I.E.P.
- FIORAVANTI-MOLINIÉ, Antoinette
1975 «Contribution à l'étude des sociétés des Andes: La Vallée de Yucay (Perú)», en *Etudes Rurales*, 57: 35-59.
- GARCÍA, A. y L. VARGAS
1980 *Situación económico-social del distrito de Carmen Alto .Ayacucho*, Tesis de la Universidad Nacional de Huamanga.
- GERBI, Antonello
s.f. *Caminos del Perú: historia y actualidad de las comunicaciones viales*. Lima, Banco de Crédito del Perú.
- GLAVE, Luis M.
1983 «Trajines: un capítulo en la formación del mercado interno colonial», en *Revista Andina*, 1: 9-76.
- GOLTE, Jürgen
1980 *Repartos y rebeliones. Tupac Amaru y las contradicciones de la economía colonial*. Lima, I.E.P.
- GUEVARA, Víctor J
1934 *Polémica con la Peruvian Corporation sobre la ley de abolición del recargo de las tarifas*. Lima, Imprenta «Editorial Inca».
- INFORME SOBRE UCHURACAY
1983 *Oiga*, 115: 25-36.
- KAPSOLI, Wilfredo
s.f. *El campesinado peruano y la Ley Vial*. Mecanografiado.
- MANRIQUE, Nelson
1983 «Los arrieros de la sierra central durante el siglo XIX», en *Allpanchis*, 21: 27-46.
- MATOS, José
1977 «Comunidades indígenas del área andina», en *Anuario Indigenista*, 37: 9-36.

- MAYER, Enrique
1974 «El trueque y los mercados en el Imperio Incaico», en *Los campesinos y el mercado*. Lima, Universidad Católica del Perú.
- MONTOYA, Rodrigo
1978 «Ejes regionales de producción no-capitalista y desarrollo del capitalismo dependiente», en *Análisis*, 4: 52-68.
1980 *Capitalismo y no-capitalismo en el Perú. Un estudio histórico de su articulación en un eje regional*. Lima, Mosca Azul Editores.
- MOSCOSO, Arturo
1979 «Apuntes sobre la arriería en el Cuzco», en *Revista de Crítica Andina*, 3: 143-155.
- MURRA, John
1975 *Formaciones económicas y políticas del mundo andino*. Lima, I.E.P.
- RIVERA, Jaime
1971 *Geografía general de Ayacucho. Ayacucho*, Universidad Nacional de Huamanga.
- ROMANO, R. y G. TRANCHAND
1983 «Una encomienda coquera en los Yungas de La Paz (1560-1566)», en *HISLA*, 1: 57-88.
- TSCHOPIK, Harri Jr.
1947 *Highland communities of Central Peru. A regional survey*. Washington, Smithsonian Institution, Institut of Social Anthropology Publications, n.º 5.
- TUPAYACHI, Isaac
1981 *Estructura y nivel de precios en Ayacucho*. Ayacucho, Tesis de la Universidad Nacional de Huamanga.
- URRUTIA, Jaime
1982 *Comerciantes, arrieros y viajeros huamanguinos: 1770-1870*. Ayacucho, Tesis de la Universidad Nacional de Huamanga.
1983 «De las rutas, ferias y circuitos en Huamanga», en *Allpanchis*, 21: 47-64.
- UNIVERSIDAD NACIONAL DE S. CRISTÓBAL DE HUAMANGA
1973 *Censo de la población urbana de Carmen Alto*. Ayacucho.
- VALDERRAMA, R. y C. ESLANTE
1983 «Arrieros, troperos y llameros en Huancaveliva», en *Allpanchis*, 21: 65-88.
- VELAPATIÑO, Ricardo
1975 *Aspectos demográficos y socioculturales de Carmen Alto*. Ayacucho, Tesis de la Universidad Nacional de Huamanga.
- VIZCARDO, Rodolfo
1965 *Pacaycasa: una comunidad de hacienda*. Ayacucho, Tesis de la Universidad Nacional de Huamanga.
- WACHTEL, Nathan
1976 *Los vecinos. Los indios del Perú frente a la conquista española*. Madrid, Alianza Editorial.
- WEBSTER, Steven
1971 «An indigenous Quechua Community in exploitation of multiple ecological zones», en *Actas y Memorias del XXXIX Congreso Internacional de Americanistas*, vol. III: 174-183.
- ZÚÑIGA, R.; ATAUJE, C. R. y DE LA CRUZ, A. A.
1977 *El comercio en la ciudad de Ayacucho, 1850-1920*. Ayacucho, Tesis de la Universidad Nacional de Huamanga.