

LOS CAMINOS DE SANTA CRUZ DE LA SIERRA EN EL SIGLO XVI

I

Los caminos, o sean las rutas de comunicación de un lugar con otro, son muchísimo más antiguos que la humanidad. Las quebradas de las montañas, las hendiduras en los llanos, servían de caminos a los grandes o pequeños torrentes que se desplazaban en uno y otro sentido y que hoy día constituyen ríos, arroyos, quebradas, etc. Aquellos "caminos que andan", como se ha dado en llamarles, fueron pues los primeros que conoció el planeta, mientras apenas comenzaba a aparecer la vida sobre la superficie de la tierra. Cuando las primeras formas animales empezaron a manifestarse, ya esas rutas gigantescas señalaban rumbos que con el tiempo habrían de ser aprovechados, sea en su curso mismo, sea en sus orillas.

Los inmensos monstruos de la época terciaria en sus desplazamientos ordinarios, abrían verdaderos caminos en los bosques, con las moles enormes de sus pesados cuerpos que atropellaban cuanto encontraban a su paso. Aún hoy, en las selvas de Asia y Africa, el paso de rinocerontes, elefantes, etc.; deja un camino por entre la floresta que recorre; las manadas de bisontes en la América Septentrional en sus emigraciones buscando agua o mejores pastos, trazaban rutas tan bien determinadas que indios y colonos blancos las aprovechaban ventajosamente. Los caminos que el ganado y aun bestias de caza mayor dejan en los campos y bosques, señalan incluso el rumbo de abrevaderos que también el hombre puede utilizar.

En los tiempos prehistóricos, el ser humano protegido por árboles o refugiado en cavernas,¹ debe haber seguido esas rutas de las corpulentas fieras sus coetáneas, cuando no aprovechaba las laderas de los cerros o las veredas que dejaban en sus orillas los ríos y arroyos en su recorrido milenario. Posiblemente cuando buscaba agua o su alimento, debe haber preferido las rutas más escarpadas, poco accesibles a sus grandes enemigos aunque no por ello exentas de otros peligrosos animales más ágiles.² En una etapa aún más avanzada, organizado en hordas y tribus, continúan sus emigraciones, las que por sí mismas significan la existencia de caminos, trazados por animales o por otros grupos humanos, o bien a recorrerse por la primera vez.

En el antiguo Egipto la ausencia de bosques y lo llano de su territorio convertían prácticamente esa región en país abierto, con acceso por todas partes, que lo hacía víctima de continuas incursiones por parte de tribus nómadas, las cuales “no teniendo casi nunca agricultura ni industria de ninguna especie, se sentían siempre atraídos al valle por el cebo de un pillaje provechoso”.³ Aunque no hay mayor conocimiento de los caminos asirios, se sabe positivamente que “existían desde la época de Agadé convoyes entre la capital y las principales ciudades”;⁴ este tráfico comercial de más o menos el siglo XXIX antes de Cristo, implica automáticamente la existencia de buenas rutas.

En la época de la expansión egipcia hacia las costas orientales del Mediterráneo, las rutas no eran muy cuidadas, sin duda por preferirse las más veces el transporte marítimo, y de allí que los caminos subían y bajaban, siguiendo los bruscos accidentes del terreno, debiendo a veces “abrirlos en la roca

¹ ELLSWORTH HUNTINGTON, *Las fuentes de la civilización*, trad. esp., México, 1949, p. 430.

² HUGO OBERMAIER y ANTONIO GARCÍA BELLIDO, *El hombre prehistórico y los orígenes de la humanidad*, Madrid, 1947, pp. 27 y sig.

³ R. MENARD y C. SAUVAGEOT, *Los pueblos en la antigüedad. Egipto y Asia*, trad. esp., Madrid, 1914, p. 12.

⁴ L. DELAPORTE, *Mesopotamia*, trad. esp., Barcelona, 1925, pp. 141-142.

viva y hacer peldaños toscos como para una inmensa escalera”, cuando no eran simples “senderos apenas trazados que los cabreros y los beduinos conocen solamente”.⁵ De estos caminos bíblico-orientales, dice un autor contemporáneo que “maravillan por su simplicidad”, pues nadie se ocupaba de ellos.⁶

La civilización cretense contó con excelentes caminos para su época, los mismos que tenían una anchura de 3.60 metros.⁷ En Grecia las carreteras eran muy angostas, hasta el punto que en algunos sitios no era fácil el paso de los carros. “Los puentes no eran sino endebles terraplenes. Los carros eran frágiles y muchas veces se destrozaban en los baches del camino o quedaban empantanados en el lodo. A lo largo de los caminos había de vez en cuando alguna venta, aunque tenía el inconveniente de verse demasiado visitadas por bandidos y sabandijas”.⁸ Sin embargo, se considera a los griegos como los primeros que ponen a sus vías de comunicación “verdaderos pavimentos de piedra”,⁹ para así corregir las desigualdades del terreno.

La escasa atención que los griegos daban a las rutas terrestres, se debe sin duda a que su comercio y civilización estaba completamente proyectada hacia el mar, al punto de calificarla un historiador moderno como una verdadera “talasocracia”;¹⁰ sin embargo, el camino de Tesalia a la Grecia Central donde se hallaba el célebre desfiladero de las Termópilas, tenía su gran importancia, sobre todo estratégica, cual lo demostró en la legendaria batalla del año 480 a. C.,¹¹ y otras posteriores que tuvieron lugar en el mismo sitio.

⁵ GASTÓN MASPERO, *En tiempo de Ramsés y Assurbanipal*, trad. esp., Madrid, 1913, pp. 234 y 243.

⁶ ALBERT EDWARD BAILEY, *La vida cotidiana en los tiempos bíblicos*, trad. esp., Buenos Aires, 1947, pp. 136-137.

⁷ GUSTAVO GLOTZ, *La civilización egea*, trad. esp. Barcelona, 1926, p. 238.

⁸ WILLY DURANT, *La vida de Grecia*, trad. esp., Buenos Aires, 1945, vol. I, pp. 145 y 413, *passim*.

⁹ JOSÉ LUIS ESCARIO, *Caminos*, Madrid, 1943, vol. I, p. 2.

¹⁰ GAETANO DE SANCTIS, *Storia dei Greci*, Firenze, 1940, vol. II, p. 146.

¹¹ HERODOTO DE HALICARNASO, *Los nueve libros de la Historia*, libro VII, párrafos CXCIX y sig.

En la Roma primitiva, aquella de los duros años, “los caminos eran malos, los puentes inseguros, las carretas de bueyes lentas, las ventas raras, numerosos los salteadores”. A la época de esplendor corresponden los caminos consulares, considerados como “los tentáculos del derecho romano, los miembros a través de los cuales la mente de Roma se convirtió en la voluntad de todo el territorio imperial. Esos caminos llevaron a cabo en el mundo antiguo una revolución comercial comparable a la que realizaron las vías ferroviarias en el siglo XIX.

“En las vías consulares había mojones de milla en milla en los que se indicaba la distancia hasta la ciudad más próxima. De trecho en trecho encontrábase asientos para los caminantes fatigados. Cada diez millas había una *statis* o punto de parada, donde podían alquilarse caballos de relevo; y cada treinta millas se hallaba una *mansio*, o mesón, a la vez tienda, cantina y burdel. Estas vías tenían una anchura que variaba entre seis y ocho metros, poco más o menos. “Italia sola tenía en aquellos tiempos 372 vías principales y 12,000 millas de caminos pavimentados; el Imperio, 51,000 millas de rutas empedradas y una tupida red de caminos secundarios”.¹²

Estas vías consulares también existían en el Africa romana y en su mayor parte fueron construidas por la III Legión, la “Augusta”;¹³ eran de tan buena calidad que en 1830 facilitaron la conquista francesa de Argelia;¹⁴ aún hoy existen muchos trozos intactos, a pesar de los siglos transcurridos.¹⁵ Especial cuidado mereció la península ibérica en cuanto a su red de comunicaciones “por razones militares fundamentalmente”, pero trayendo también ventajas comerciales; red que después fue entregada a los municipios y desatendida por éstos en su casi totalidad, contrariando lo que había sucedido en Africa, en donde “a partir del siglo II, vemos a todas las ciu-

¹² WILLY DURANT, *César y Cristo*, trad. esp., Buenos Aires, 1948, vol. I, págs. 135, 520, 521, 524, etc., *passim*.

¹³ PAUL GIRAUD, *Historia romana. Vida pública y privada de los romanos*, trad. esp., Madrid, 1917, p. 620.

¹⁴ JERÓNIMO BOCCARDO, *Historia del Comercio, de la Industria y de la Economía Política*, trad. esp., Madrid, s/d, p. 106.

¹⁵ GASTÓN BOISSIER, *L'Afrique romaine*, París, s/d, pp. 101-102.

dades importantes y a muchas de las pequeñas ocuparse activamente en construir las comunicaciones necesarias dentro de su territorio".¹⁶

Estas facilidades que proporcionaban las vías consulares e imperiales, fueron hábilmente aprovechadas para la rápida propaganda y difusión del cristianismo en el primer siglo de nuestra era.¹⁷ No es pues de extrañar que así, un hombre del extraordinario temple y habilidad de San Pablo, haya conseguido cristianizar el Asia Menor.¹⁸

En esta región, en época de las primeras Cruzadas, utilizábase "la gran carretera romana que corta transversalmente la meseta del Asia Menor de Noreste a Sureste".¹⁹ Como complemento baste añadir que en tiempos del imperio, su comercio con India y China, sobre todo de la seda, estaba asegurado por los sogdianos que cuidaban gran parte de la ruta del Asia Central;²⁰ esta vía continuó siendo utilizada en el Medioevo y "unía por medio de caravanas los grandes centros de Oriente, como Samarcanda, Damasco, Bagdad, con la India a través de Persia y Cachemira", siendo la "más cómoda y preferida".²¹ No hay que olvidar que por ese entonces, Bizancio era el gran centro de las vías de comunicación entre Oriente y Occidente.²²

Este comercio de Bizancio con Extremo Oriente y la Europa Occidental, dos mercados entre los cuales servía de nexo, se vio dificultado en el Mediterráneo por la expansión musul-

¹⁶ TEODORO MOMMSEN, *El mundo de los Césares*, trad. esp. México, 1945, pp. 92 y 428.

¹⁷ A. E. BAILEY, *La vida cotidiana en los tiempos bíblicos*; citada, pp. 274-275.

¹⁸ ERNEST RENAN, *Histoire des origines du christianisme*, vol. III, *Saint Paul*, 26e. ed., París, 1923, p. 560.

¹⁹ HILAIRE BELLOC, *Las Cruzadas*, trad. esp., Buenos Aires, 1944, p. 99.

²⁰ CLEMENTE HUART, *Persia antigua y la civilización irania*, trad. esp., Barcelona, 1930, p. 268.

²¹ GUSTAVO LE BON, *La civilización de los árabes*, trad. esp. Buenos Aires, 1943, pp. 508-509.

²² CHARLES DIEHL, *Byzance. Grandeur et décadence*, París, 1919, p. 87. De Bizancio a Roma, aun en el siglo IV, existía una vía que cortaba Tracia en línea recta. PAUL ALLARD, *Julien l'Apôstat*, París, 1910, vol. II, p. 85.

mana, y en consecuencia volvió a buscar las antiguas rutas del tráfico del Ponto Euxino con los países que le quedaban al norte, resultando de aquí una vinculación efectiva entre el Mar Báltico y el mar Negro, por medio de dos caminos que eran intensamente recorridos y guardados cuidadosamente por puestos militares que con el tiempo se convirtieron en ciudades.²³

Durante la Edad Media, continúan aplicándose en algunas partes los sistemas romanos y los caminos permitían generalmente una velocidad de 30 a 40 kilómetros diarios para el transporte normal y de 60 kilómetros para el rápido.²⁴ Pero tales rutas no eran muy cómodas ni tampoco seguras, puesto que la mayoría de las veces, los viajes había que hacerlos "recorriendo a caballo pésimos caminos" y viéndose "expuesto a las acometidas de los salteadores y a las acechanzas de los nobles bandoleros fortificados en sus castillos"²⁵ sin que exista mayor preocupación por una mejora de conjunto, puesto que "se abandonaba la conservación de las carreteras a aquellos por cuyas tierras pasaban o a quienes tuvieran algún interés en conservarlas en buen estado".²⁶

En el siglo x, por los caminos de Italia, ninguno podía arriesgarse sin estar acompañado de una fuerte escolta.²⁷ Por el año 1184, el rey Felipe Augusto dispuso la pavimentación de París, sucediéndose órdenes relativas a las calzadas. Primero Juan el Bueno y después Carlos VI el Loco, en 1388 y en 1413, disponían que los senescales, bailes, prebostes y otros jueces, cada cual en el distrito de su jurisdicción, mantengan los caminos y calzadas en buen estado; si bien el mismo Carlos VI revocó su decreto algunos meses más tarde, es lo cierto que las disposiciones en este sentido continuaron dictándose.²⁸

²³ E. SIMÕES DE PAULA, *O comercio varegue e o Grão —Principado de Kiev*, São Paulo, 1942, pp. 31 y sig.

²⁴ J. L. ESCARIO, *Caminos*, citado, vol. 1, p. 5.

²⁵ VALDEMAR VEDEL, *Ideales de la Edad Media*, vol. III, *La vida en las ciudades*, trad. esp., Barcelona, 1931, p. 31.

²⁶ HENRI PIRENNE, *Historia económica y social de la Edad Media*, trad. esp., México, 1939, p. 85.

²⁷ A. BIANCHI-GIOVANNI, *La Papessa Giovanna*, Roma, s/d, p. 142.

²⁸ GEORGES LEFEBVRE, *Voie publique*, París, 1896, p. 2.

En la primera Edad Media, los reyes carolingios ampliaron la red caminera romana, obra que continuaron los Hohenstaufen, y a partir del siglo xv las ciudades. El sistema resentíase sí, de la falta de una buena organización general que ocasionaba algunas deficiencias.²⁹ Por el San Bernardo pasaba una arteria comercial en uso desde tiempos anteriores a Roma, la misma que era intensamente utilizada en la época de los carolingios. Por ese entonces se prefería en mucho las rutas terrestres, pues el transporte de mercancías por vía fluvial “aparejaba toda una serie de peligros”.³⁰

Siguiendo la inspiración romana, las carreteras se construían principalmente con fines estratégicos, y sólo como derivación venía el aprovechamiento comercial, el mismo que a mediados del siglo xvii adquiere suficiente fuerza como para impulsar la vialidad. Conste que ya en el Renacimiento, ese genio universal que fue Leonardo da Vinci había descubierto y explicado el “fenómeno de adherencia del vehículo y el firme, así como el movimiento de tierras”.³¹

En Francia los caminos no podían ser peores; nadie los trazaba ni los cuidaba; íbanse formando por el tráfico mismo; los ladrones abundaban tanto que en el siglo xv para proteger a los comerciantes que iban a la feria de Francfort, se organizaban partidas de 30, 60 y hasta 100 hombres armados, según la peligrosidad de los caminos. La situación había llegado a tal punto que en 1553, la *Guide de Chemins de France*, advertía con la palabra *brigandage*, la existencia de bandoleros en algunos caminos, y para colmo, entre las tres y cuatro leguas que separan París de Fontainebleau, el bosque era tan peligroso que se hacía un largo rodeo por Corbeil a fin de evitarlo.³²

Por lo que respecta a la civilizada Inglaterra, “los cami-

²⁹ W. ENTING, *Trazado y construcción de carreteras*, trad. esp., Barcelona, 1928, pp. 10-11.

³⁰ JOHANNES BÜHLER, *Vida y Cultura de la Edad Media*, trad. esp., México, 1946, pp. 192 y 208.

³¹ ESCARIO, *Caminos*, citado, I, 5.

³² GEORGES D'AVENEL, *L'évolution des moyens de transport, etc.*, París, 1919, pp. 15 y sig.

nos eran profundos, rápidas las pendientes y con frecuencia apenas podían distinguirse, como no fuese en claro día, de las malezas y pantanos que los limitaban por ambos lados”, añadiendo más después el mismo autor, que “de cualquier modo que se viajase, a no ser numerosos los viajeros e ir muy bien armados, corrían inminente riesgo de ser detenidos y robados en el camino”.³³ Por esos años apenas si empezaba a organizarse en Europa el servicio de correos con postillones.³⁴ En Alemania, los caminos estaban llenos de salteadores³⁵ y tampoco eran mejores en el resto de Europa.³⁶

II

Por lo que respecta al solar hispánico, el sistema caminero, después de la época romana en la cual, conforme hemos visto se construyeron magníficas vías de comunicación, entró en plena y franca decadencia. De los siglos VIII al XI, el comercio se veía dificultado “no sólo por los aduanas reales, sino al atravesar los caminos, ríos o puentes de territorio señorial pues los señores obligaban al pago de pontazgos, portazgos, barcajes, etc.” Estas trabas, no obstante su rendimiento económico, traían consigo la ruina de los caminos, pues al disminuir el tráfico, disminuía el interés en su conservación y me-

³³ LORD MACAULAY, *Historia de la revolución de Inglaterra*, trad. esp., Madrid, 1911, vol. II, págs. 124 y 134.

³⁴ CLIVE DAY, *Historia del comercio*, trad. esp., México, 1941, vol. I, pág. 145.

³⁵ En 1517 el famoso humanista Erasmo de Rotterdam se quejaba de los bandidos que infestaban los caminos de Alemania. MARCEL BATAILLON, *Erasmo y España*, trad. esp., México, 1950, vol. I, p. 80.

³⁶ En el continente europeo, los caminos del siglo XVI se caracterizaban por “el mal estado de conservación y la irregularidad”; había carreteras en las cuales “los coches se atascaban hasta no poder salir más y de Wittenberg a Berlín en invierno aun a caballo era difícil llegar por el pésimo estado de los caminos”. MAX VON BOEHN, *La moda*, trad. esp. Barcelona, s/d, vol. II, págs. 291-292. En la Italia del Quinientos, fue precisa toda la implacable energía de Sixto V para reprimir, a fuerza de decapitaciones el bandidaje que infestaba los caminos y aun las ciudades. LUDOVICO BARONE VON PASTOR, *Storia dei Papi dalla fine del Medioevo*, trad. it. Roma, 1942, vol. X, págs. 56 y sig.

jora. En los siglos XI al XIII, los caminos ofrecían muy poca seguridad, debido a los salteadores; el poder real, empeñado en mejorar el comercio, pedía ayuda incluso a alguna orden militar y a las hermandades de los concejos, para asegurar los viajes; para las ferias se concedían salvoconductos a moros y judíos.³⁷

Ya en la baja Edad Media, en Castilla continuaba la inseguridad, sin que las Hermandades pudieran limpiar los caminos de los salteadores que las infestaban; a estas hermandades se refería incluso Cervantes en el siglo XVI.³⁸ Alfonso X había impuesto como obligación de los concejos “el gasto de construcción y reparación de caminos y puentes”, y en vista de los fines, no se eximían de su obligatoria contribución ni nobles, ni clérigos, ni viudas, ni huérfanos. Por esos años “los viajes realizábanse a caballo o en litera y el transporte de mercancías en recuas y en carros, aunque estos últimos debieron emplearse poco por el mal estado de los caminos. Los carruajes de lujo para viajeros, no parece se usaron por entonces. Sin embargo, el mejoramiento de los caminos preocupaba cada vez más a los pueblos; así se ve en disposiciones administrativas del siglo XV referentes a Vizcaya, que se procura dar a las vías públicas el ancho y firmeza necesarios para que pasen los carros”.³⁹ Del descuido de los caminos por ese entonces en España nos habla toda la literatura del Siglo de Oro, la picaresca, y aun tratadistas serios.⁴⁰

Por lo que respecta al Nuevo Mundo en la parte que fue colonia española, entre los nahoas de la América Septentrional se utilizaban algunos caminos cubiertos con fines militares, tanto como avanzadas, cuanto destinados a unir algún campo fortificado con algún río; entre los tarascos los había

³⁷ RAFAEL ALTAMIRA Y CREVEA, *Historia de España y de la civilización española*, Barcelona, 1928, vol. I, pp. 321 y 518.

³⁸ *Don Quijote*, parte I, caps. XXII y XXIII.

³⁹ ALTAMIRA, *Historia de España, etc.*, vol. II, págs. 217, 218, 220, etc.

⁴⁰ MANUEL COLMEIRO, *Historia de la economía política en España*; Madrid, 1863, vol. II, p. 289. CARLOS MARX y FEDERICO ENGELS, *La revolución en España*, trad. esp., La Habana, 1943, p. 20.

y empedrados; las rutas comerciales del México precolombino tenían como centro a Xicalanco y en cuanto a las calzadas de Tenochtitlán, ellas han quedado famosas. Por lo demás, estas rutas no eran muy viables en tiempo de lluvias, tanto que Hernán Cortés hubo de escoger aquella del Pico de Orizaba y el Cofre de Perote por ser la más practicable en la dicha estación.⁴¹ No hay que olvidar tampoco que en México existía obligación legal de parte de los súbditos "para la conservación y mejora de las vías públicas, etc."⁴²

En cuanto a los mayas, tenían para trabajos camineros aplanadoras cilíndricas de piedra caliza; eran manejadas por quince hombres a la vez; medían 4.65 metros de largo por un diámetro de 0.65 mts. y pesaban cinco toneladas. "La palabra *sacbé* (en plural *sacbeoob*) significa en maya camino artificial, de *sac*, algo hecho artificialmente o a mano, y *be* camino. Están contruidos de la piedra caliza local y varían en altura desde 60 centímetros hasta 2.50 metros sobre el nivel natural según las desigualdades de la superficie del terreno. Generalmente se extienden en línea recta como una flecha; los costados se han contruido de piedra toscamente labrada y la parte superior está cubierta de grava caliza, un cemento de cal natural llamado *sabcab*, que se endurece al humedecerlo y someterlo a presión. Estas calzadas tienen unos 4 metros y medio de ancho y varían en extensión, desde menos de un kilómetro y medio hasta 100 kilómetros". Con toda esta buena calidad, los caminos mayas fueron inferiores a los del imperio incásico.⁴³

Es pues del todo indudable la enorme superioridad que sobre los sistemas camineros de las culturas americanas coetáneas, tuvo el de los incas. Uno que utilizó dicho sistema en los primeros tiempos de la conquista afirmaba que "sobrepa-

⁴¹ ALFREDO CHAVERO, *Historia antigua y de la conquista*, monografía incluida en el libro *México a través de los siglos*, México, s/d, tomo I, vol. I, pp. 178, 180 y 257; vol. II, pp. 818, 843 y 848; *passim*.

⁴² FRANCISCO PI Y MARGALL, *Historia de América desde sus tiempos más remotos*, Barcelona, 1888, vol. I, p. 220.

⁴³ SYLVANUS G. MORLEY, *La civilización maya*, trad. esp., México, 1947, pp. 375 y 494.

só, sin duda alguna, todas las obras de los romanos".⁴⁴ Un economista europeo contemporáneo al asombrarse de estas construcciones maravillosas, dice: "Si es verdad, como se ha pretendido que los caminos crean el tipo social, la sociedad peruana ha debido ser muy civilizada, pues jamás nación alguna pudo disponer, antes del siglo XIX de parecida red de vías de comunicación".⁴⁵

Ni las ásperas montañas, ni los desiertos de arena, ni los precipicios, ni los ríos, ni nada pudo detener la obra de estos caminos que vencían todas las dificultades. Como no se conocía la rueda, no había carretas; y como tampoco conocían animales de silla o de carga pesada, los caminos respondían más a una tendencia hacia la línea recta que a los rodeos, puesto que en el caso de las pendientes se las salvaba con la gradiente que el caso requería, y si ésta no era suficiente, pues con grandes escaleras, que en determinados sitios también las había conduciendo a especiales plataformas de descanso, en las cuales se hacía reposar la litera que conducía al emperador.⁴⁶

"En la costa, los caminos estaban bordeados por árboles que daban al viajero su sombra y sus frutos, y canales que les permitían saciar su sed. En las regiones en las cuales las arenas amenazaban cubrirlo todo con su oleaje móvil, postes fijados en la tierra indicaban la dirección a seguir, postes que los españoles arrancaron para encender fuego con ellos.

"El trazo de las rutas era simple: dos grandes vías corrían, una por sobre la meseta y la otra a lo largo de la costa; los conquistadores las llamaron, camino de la sierra y camino de los llanos, respectivamente. El primero descendía de Pasto por Quito, Latacunga, Tomebamba, doblaba hacia el litoral en la región de Ayavaca, pasaba inmediatamente a Cajamarca, Huamachuco, Huánaco, Jauja, Cuzco; atravesaba el nudo de Vilcañota, bordeaba la ribera occidental del lago Titicaca y,

⁴⁴ PEDRO GUTIÉRREZ DE SANTA CLARA, *Historia de las guerras civiles del Perú*, Madrid, 1905, vol. III, p. 539.

⁴⁵ LOUIS BAUDIN, *L'empire socialiste des Inkas*, París, 1928, p. 189.

⁴⁶ INCA GARCILASO DE LA VEGA, *Comentarios Reales de los Incas*, edición facsimilar, Buenos Aires, 1943, vol. II, p. 245.

dejando al este a Chuquiabo, concluía en Chuquisaca; la segunda venía de Túmbez, unía las ciudades de la costa: Chimu, Pachacamac, Nazca, alcanzaba el Cuzco por Vilcas, retomaba descendiendo por las orillas del Pacífico por Arequipa, Arica, Tarapacá y llegaba hasta el desierto de Atacama.

“Una serie de caminos secundarios unían entre sí estas grandes vías cruzando la cordillera; otras partían de ellas en busca de lejanas regiones. Algunas se dirigían rumbo al este en pos de poblaciones hoy desaparecidas y que fueron reconquistadas por la floresta. Estratégicas sobre todo, como las vías romanas, las rutas peruanas respondían así a propósitos políticos y económicos, pues ellas facilitaban los rápidos desplazamientos del inca, de sus funcionarios, de sus correos y transporte de sus mercancías.

“El paralelismo de las dos arterias sobre una gran extensión, permitía una combinación ingeniosa: a cada provincia de la sierra correspondía una provincia de los llanos. Cada vez que el Inca marchaba por el camino de la montaña, los altos funcionarios de la provincia que se recorrían con los de la provincia correspondiente de los llanos se reunían en un lugar convenido en la ruta por la cual debía pasar el soberano; y al revés, cuando el Inca tomaba el camino de los llanos, los grandes personajes de la montaña descendían para encontrarlo.

“Las provincias por sí debían construir y cuidar las secciones de los caminos que las atravesaban. Si el mantenimiento y cuidado era una carga relativamente ligera, puesto que los solos transeúntes —peatones y bestias—, no estropeaban mayormente la vía, la construcción, por el contrario, era una empresa gigantesca. En efecto, no hay que olvidar que los indios todo lo hacían a fuerza de brazo, con cuerdas, piedras y palancas, sin la ayuda de carros ni de otros animales que las llamas”⁴⁷

⁴⁷ BAUDIN, *L'empire socialiste des Inka*, citado, pp. 190, 191 y 192; *passim*. El camino de la sierra no terminaba en Charcas como afirma Baudin, sino que desde este lugar “bajaba en línea recta por los Chichas y los Diaguitas, y desde Cafayate atravesaba las llanuras de Belén, en Catamarca, para subir por el Noroeste hasta el cerro de San Francisco, cruzar

De estas dos rutas principales, el camino de la costa, según dicen las crónicas, fue mandado construir por el inca Yupanqui.⁴⁸ El de la sierra que llegaba hasta Quito, lo fue para que por él pudiera retornar Huayna Capac, "muy ancho y llano, rompiendo e igualando las peñas donde era menester, y igualando y subiendo las quebradas de mampostería, etc."⁴⁹ Como tanto hombres cuanto mujeres que iban por los caminos debían ir ocupados según prescripción legal, ya hilando o "trabajando en echar molinillo a sus mantas de lana muy pintadas", dichas rutas no debían tener obstáculos donde pudiera tropezar el viandante.⁵⁰

Durante la colonia, los caminos fueron muy descuidados; es precisamente el maestro Altamira quien al referirse al comercio de Indias comenta que "el Estado que tantas trabas le puso, no le ayudó con medios auxiliares como el de la viabilidad. Las comunicaciones terrestres fueron de ordinario muy difíciles en las colonias. El relieve del terreno se prestaba mal a la existencia de buenos caminos, v. gr. entre la meseta central mexicana y las costas; entre los llanos y la cordillera en el Perú: entre esta región y Chile, etc. Todavía en el siglo xviii eran tan malos los caminos de México, que no se podían hacer los transportes en carros, sino en caballerías que formaban extensas caravanas. Lo mismo en la región del Plata".⁵¹

Incluso los magníficos caminos del incario, en parte fueron destruidos en las guerras civiles del siglo xvi.⁵² Un cami-

la Cordillera y penetrar en Chile a la altura de Copiapó, donde se reunía con el camino de la costa". Véase ROBERTO LEVILLIER, *Don Francisco de Toledo supremo organizador del Perú*, Buenos Aires, 1942, vol. III, p. CLX.

⁴⁸ PEDRO CIEZA DE LEÓN, *La crónica del Perú*, Primera parte, en ENRIQUE DE VEDIA, *Historiadores primitivos de Indias*, Madrid, 1928, vol. II, p. 413.

⁴⁹ AGUSTÍN DE ZÁRATE, *Historia del descubrimiento y conquista del Perú, etc.*, en ANDRÉS GONZÁLEZ BARCIA, *Historiadores primitivos de las Indias Occidentales, etc.*, Madrid, 1794, vol. III, p. 14.

⁵⁰ FRAY MARTÍN DE MORÚA, *Los orígenes de los Inkas*, edición de Lima, 1946, pp. 131-132.

⁵¹ RAFAEL ALTAMIRA Y CREVEA, *Historia de España y de la civilización española*, citada, vol. III, pp. 529-530.

⁵² FRANCISCO LÓPEZ DE GOMARA, *Hispania Victrix. Primera y Segunda Parte de la Historia General de las Indias*, en ENRIQUE DE VEDIA, *Historiadores primitivos de Indias*, Madrid, 1931, vol. I, p. 241.

no tan importante desde todo punto de vista, como era el que cruzaba el Istmo de Panamá, no merecía tampoco una enérgica atención práctica y efectiva, por más que abundasen las órdenes, instrucciones, recomendaciones, etc., de la burocracia papelista colonial. En 1630, don Juan Requejo Salcedo decía se trataba de un "malísimo camino, peor que jamás yo lo he visto en todo lo que he andado", añadiendo que por él tenían que ir los peruleros con su plata a las ferias de Porto Velo, que "es la mayor feria del mundo, en donde en menos de 15 días se despachan, emplean, venden y compran más de seis o siete millones de varias mercaderías"; y que ese camino es de tal índole que sólo mulas y caballerías a él habituados podían hacerlo, conociendo los pozos de que estaba lleno y en los cuales metían sus patas; muchos animales y aun viandantes morían en el trayecto.⁵³

"El acarreo entre ambos océanos fue desde el principio asunto de gran interés para la Corona española, de modo que las instrucciones dadas a Pedrarias cuando vino a América en 1514 proveían no sólo en establecimiento en las costas del Pacífico, sino también la construcción de una vía practicable a través del istmo, partiendo de Santa María del Darién hasta el Golfo de San Miguel. Y cartas posteriores para Pedrarias y sus sucesores, urgían la necesidad de que se facilitara la comunicación entre los Mares del Norte y del Sur.

"La vía continuó siendo por largo tiempo no más que un camino de recuas primitivo, en mucho por los tropiezos de orden topográfico opuesto a cualquier plan de mayor amplitud, pues la construcción y conservación de cuarenta millas de carretera sobre montañas cubiertas de bosques tropicales y a través de pantanos y malezas, en medio de uno de los climas más letales del universo, era tarea demasiado ardua para imponerla a una comunidad en lucha que apenas contaba dos décadas de existencia. En 1528 aún estaba el proyecto en debate.

⁵³ JUAN REQUEJO SALCEDO, *Relación histórica y geográfica de la provincia de Panamá*, publicada en MANUEL SERRANO Y SANZ, *Relaciones históricas y geográficas de América Central*, Madrid, 1908, p. 78.

“Cuando Francisco de Toledo pasó por allí en 1569 el antiguo camino encontrábase aún tan malo e inseguro que todos los años ocasionaba pérdidas considerables de vidas y mercancías. Los negros que había en Nombre de Dios y Panamá para su reparación eran de poca utilidad, y los gobernadores y magnates de ambas ciudades cuidaban de sus propios intereses personales, mientras los latrocinios y otros excesos cometidos por indios salvajes y cimarrones constituían amenaza permanente para viajeros y fundaciones. Toledo dictó providencias para trazar y construir otro camino. Y no fue hasta el siglo XVIII cuando se construyó por fin a través del istmo un camino permanente y calzado”.⁵⁴

Los caminos en el resto de América tampoco eran mejores generalmente hablando. En Chile los viajes se hacían a caballo, armados de pistola, machete y trabuco naranjero; las carretas eran consideradas como “pesados y extravagantes armatostes”, y en cuanto a la calesa, no pasaba de ser “espantable vehículo”, no obstante la significación de riqueza y poderío que daba a su poseedor. Las rutas no se tenían por tales, pues eran “senderos que servían de caminos, llenos de lodazales en invierno y polvorientos en verano”.⁵⁵

En la colonia portuguesa del Brasil y en San Paulo de Piratiniga más concretamente, tampoco andaban mejor las cosas, y quien pagaba por todas las dificultades era el indio esclavizado. “Penosísimo como era ‘el camino del mar’, intransitable para las bestias de carga, el comercio del Planalto con el litoral se realizaba por medio de indios porteadores. Dobleados bajo el peso de las mercancías, los infelices selvícolas descendían o trepaban por los aspérrimos senderos de la Serra Marítima”.⁵⁶ Igual o peor que en las demás colonias españolas.

⁵⁴ C. H. HARING, *El comercio y la navegación entre España y las Indias en época de los Hapsburgos*, trad. esp. París-Brujas, 1939, pp. 205, 207 y 209, *passim*.

⁵⁵ RENATO LABRA J., *Cómo se viajaba*, monografía publicada en el volumen *Ferrocarriles de Chile. Historia y organización*, Santiago, 1943, pp. 57 y sig., *passim*.

⁵⁶ ALFONSO DE E. TAUNAY, *San Pablo en el siglo XVI*, trad. esp., Buenos Aires, 1947, p. 215.

Como podrá verse, el panorama de las vías de comunicación tanto en Europa, como en la América del siglo XVI, no era muy halagador. Y ahora, ya es tiempo de entrar a ver cómo eran esos caminos en la gobernación de Santa Cruz de la Sierra por aquella misma época.

La dicha gobernación comprendía la parte de llanos y bosques del lado oriental del territorio denominado en la colonia Alto Perú, hoy República de Bolivia en la América Meridional.

III

Santa Cruz de la Sierra se hallaba colgada, por decirlo así, en la serranía de Chiquitos, lejos, muy lejos de los centros más poblados que por ese entonces habíanse fundado al calor de la riqueza minera en lo que llamaban el Perú, nombre que se extendía hasta el propio Potosí y Charcas, núcleo de atracción de lo que desde entonces comenzó a constituir la nacionalidad boliviana. Sabemos que dentro de esta órbita de gravitación económico-política, se hallaba todo el territorio que comprendía la gobernación de don Nufrio de Chaves con Santa Cruz de la Sierra por ciudad cabecera.

La vinculación entre Charcas y la lejana Santa Cruz, se hacía por los usuales caminos, llamados así pomposamente, cuando en realidad eran sendas que si bien en los terrenos llanos podían tener la anchura suficiente y condiciones necesarias para constituir vías carreteras al estilo de la época, en las zonas montañosas no pasaban de ser simples desfiladeros más o menos peligrosos, tanto para los viajeros a pie, cuanto para las acémilas y demás animales de silla y carga. ¿Cuál era el origen de estos caminos? Trataremos de establecerlo.

Consta ya que la gran red caminera del imperio incaico terminaba cerca de Charcas, pero que muchos caminos secundarios unían entre sí los troncales del sistema y otros se perdían hacia el este. Una de estas rutas de segunda o tercera clase, pero de construcción incaica, partía de ese punto terminal en los alrededores de Charcas y buscando los pasos por

el norte en lo abrupto de la cordillera, descendía no sólo a los valles, sino que llegaba hasta la planicie misma que se conoció con el nombre de llanos de Grigotá.

El no sometimiento de los indios de los llanos a la soberanía inca, explica la condición secundaria de este camino que era muy inferior en sus condiciones materiales de construcción y comodidad a las grandes rutas imperiales. Posiblemente fue abierto con fines transitorios de avanzada exploradora solamente, o de índole militar esporádica, o bien una simple vía primaria cuya trascendencia política o estratégica aún no justificaba una obra igual a las de la gran red.

No es fácil, a la altura de los datos que actualmente se poseen el determinar con suficientes probabilidades de certidumbre cuál de los anteriores objetivos fue la causa originaria que motivó la construcción de este camino de la región de los Charcas a la de los llanos, y apenas si debemos atenernos a conclusiones meramente conjeturales.

Sarmiento de Gamboa, sin disputa uno de los mejor y mayormente documentados de los cronistas del Perú⁵⁷ nos cuenta que en tiempo de Pachacuti Yupanqui, sus tropas, después de someter una sublevación de los Collas, también dominaron a los Charcas, a cuyas tierras volvió su sucesor Tupac Inca Yupanqui, partiendo de allí a la conquista de Chile. Después, Huayna Capac en los comienzos del siglo XVI, hubo de defender esas tierras del sudeste de su imperio de una brutal agresión de los indios chiriguano de la región selvática. Conste que para entonces ya existían fortalezas construidas especialmente para protegerse de los dichos salvajes guerreros.⁵⁸

⁵⁷ Sarmiento de Gamboa recorrió y estudió el Perú con todo empeño en la época de don Francisco de Toledo, a quien acompañó en algunos viajes y aconsejó en su administración. Por orden de este virrey, Sarmiento desde fines de 1570 se ocupó de hacer recibir informaciones acerca del gobierno, costumbres, historia, etc., de los incas y aun de pueblos más antiguos. Estas fuentes de primera mano son las que dan gran valor a su trabajo. Véase ROBERTO LEVILLIER, *Don Francisco de Toledo supremo organizador del Perú*, Buenos Aires, 1935, vol. I, pp. 198 y sig.

⁵⁸ PEDRO SARMIENTO DE GAMBOA, *Geschichte des Inkareiches*, publicado por RICHARD PIETSCHMANN, en *Abhandlungen der Koeniglichen Gesellschaft der Wissenschaften zu Goettingen*, Philologisch-Historische Klasse, Neue Folge, vol. VI, Berlín, 1906, pp. 83, 97, 109 y 110, *passim*.

Por otro lado, existe una crónica de que, en tiempos no lejanamente anteriores a la conquista, un indio de la región incásica llamado Guacané, descendió a los llanos y allí por medios pacíficos, sometió al cacique de nombre genérico Grigotá, epónimo de sus tierras, habiendo sido atacado y destruido por los chiriguano, ⁵⁹ que de antiguo merodeaban y cometían mil depredaciones en las fronteras del imperio y aun avanzaban a saquear sus aldeas. ⁶⁰

En consecuencia, ese camino de Charcas a los llanos, debió ser construido, sea para dar paso a los constructores de las fortalezas de Samaipata, Pulquina, Comarapa, etc., puestas allí para detener a los chiriguano; sea por las tropas que a combatir a éstos envió Huayna Capac o sea por el pacífico Guacané.

El lugar denominado Pojo constituía el vértice del triángulo Charcas, Pojo, Llanos de Grigotá, y a su vez la mitad del dicho camino. Desde allí se viajaba a las ya citadas fortalezas, acompañado de guías indígenas, pagándoseles salario expreso por tal trabajo; era conocida esta ruta en esos tiempos por el "camino antiguo del ynga". ⁶¹ Desde tiempo inmemorial, la Audiencia de Charcas o su gobernación o corregimiento, por medio de los indios que les correspondían, estaban encargados de limpiar y arreglar ese camino, ⁶² "lleno de grandes syerras y despeñaderos y caminos nunca usados". ⁶³

⁵⁹ *Relación del P. Felipe de Alcaya cura de Mataka, etc. (1605)*, Archivo General de Indias, Sevilla, Charcas 21. Publicado por VÍCTOR M. MARTÚA, *Juicio de límites entre el Perú y Bolivia*, Barcelona, 1906. Prueba Peruana, vol. IX, pp. 125 y sig. y en RICARDO MUJÍA, *Bolivia-Paraguay*, La Paz, 1914, Anexos, vol. I, pp. 145 y sig.

⁶⁰ ERLAND NORDENSKIOELD, *The Guarani Invasion of the Inca Empire in the Sixteenth Century. An historical Indian Migration*; publicado en *Geographical Review*; New York, agosto de 1917.

⁶¹ *Instrucciones del Cabildo de Santa Cruz de la Sierra, presentadas por Alonso de Herrera*, Los Reyes, 22 de septiembre de 1561. A.G.I. 70-4-16. R. MUJÍA, *Bolivia-Paraguay*; Anexos, vol. I, p. 76-77.

⁶² *Ibidem* y además: *Comisión del virrey del Perú don Francisco de Toledo al corregidor de la provincia de los Charcas, etc., etc.*, Valle de Yucay, 2 de noviembre de 1571. A.G.I. 1-1-2/29. Publicado en MUJÍA, *Anexos*, vol. I, pp. 35-36.

⁶³ *Opinión de Juan Picón sobre el mejor lugar para cuarteles de invierno en la campaña contra los chiriguano*, Asiento y pueblo de Ayagua, 24 de agosto de 1584. A.G.I. 2-4-1/13. MUJÍA, *Anexos*, II, 432.

Esta obligación de la Audiencia, incluía también —fuera de la limpieza y arreglo de la ruta—, la de dar escolta a los gobernadores de Santa Cruz de la Sierra, y se remontaba a la época de la fundación de la ciudad; parece que el regio tribunal de Charcas llenó bien su cometido durante el siglo XVI y primeros decenios del XVII, pero poco a poco se dejó estar y por último con la clásica y satánica soberbia que caracterizaba a su personal de Oidores,⁶⁴ se negó redondamente a cumplir con esta antigua práctica; así consta de una queja de 1621, de un gobernador que era nada menos que caballero del hábito de Santiago.⁶⁵

Parece que en este mismo sentido existía obligación de parte de la gente de Santa Cruz, pues en 1621, el mismo gobernador hace levantar unas informaciones para probar que don Diego de Mendoza, vecino feudatario, no salió con su recua de mulas a limpiar el camino y arreglar los malos pasos, cual era de uso y costumbre.⁶⁶

Es de lógica suponer que esta obligación de la Audiencia de arreglo y escolta, era sólo hasta el río de Pulquina y de allí uno y otra corrían por cuenta de la gobernación de Santa Cruz, pues el dicho río era el límite jurisdiccional entre la gobernación de Charcas y la de Santa Cruz de la Sierra,⁶⁷ sin

⁶⁴ "La garnacha platense poseía sin duda alguna las virtudes de un sacramento: imprimió en el alma del que la llevaba un carácter indeleble, y ese carácter era la soberbia. Oidor y altivo señorón eran en el Alto Perú una misma cosa". GABRIEL RENÉ-MORENO, *Bolivia y Perú. Notas históricas y bibliográficas*, Santiago, 1905, p. 209.

⁶⁵ *Carta del gobernador de Santa Cruz don Nuño de la Cueva a S. M.*, etc.; Santa Cruz de la Sierra, 20 de enero de 1621, A.G.I. Charcas, 27. Véase JOSÉ VÁZQUEZ-MACHICADO, *Catálogo descriptivo del material del Archivo General de Indias de Sevilla referente a la Historia de Bolivia*, vol. I, *Patronato y Audiencia de Charcas*, No. 461. Inédito en poder del autor.

⁶⁶ *Informaciones recibidas en San Lorenzo de la Frontera por orden del gobernador de Santa Cruz de la Sierra don Nuño de la Cueva*, etc.; A. G. I. Charcas 27. Véase JOSÉ VÁZQUEZ-MACHICADO, *Catálogo descriptivo del material del Archivo General de Indias de Sevilla referente a la Historia de Bolivia*, vol. I, *Patronato y Audiencia de Charcas*, No. 457. Inédito en poder del autor.

⁶⁷ Así consta del acta de fundación de San Lorenzo de la Frontera a orillas del Guapay el 13 de septiembre de 1590. *Probanzas de méritos y servicios de don Lorenzo Suárez de Figueroa*, A.G.I. Charcas 44.

embargo, la prescripción virreinal al respecto, tanto para el corregidor de la Plata, cuanto para la Real Audiencia, no señala límite sino dice simple y llanamente: "proveáis que los yndios desa provincia que zuelen y tienen costumbre de hazer, limpien los caminos que entran a Santa Cruz de la Sierra según y como hasta donde los zuelen y acostumbran, la declaración de lo qual cometo a la rreal audiencia de esa provincia para lo que en esto declare se guarde y cumpla".⁶⁸

Gabriel René-Moreno, al referirse al viaje de Nufrio de Chaves al Perú en 1560 con objeto de dilucidar su pleito con Andrés Manso, dice: "Chaves escaló las sierras andinas por la empinada cresta que desde entonces se llama las Horcas de Chávez. Allí no se llega sino después de haber trasmontado las cimas de Petacas y del Inca. El fue el primer europeo que abrió este sendero para ir por esta parte al Perú".⁶⁹ Es un error del ilustre polígrafo cruceño cual pasamos a demostrar.

El camino, conforme ya se ha dicho, existía desde tiempos antiguos, sea abierto por Guacané o por otros anteriores o posteriores a él, pero de procedencia incásica, y camino que llegaba hasta los llanos. Algo más: Chaves conocía esa ruta y en ese año de 1560 que cita René-Moreno, lo recorría nuevamente. Trece años antes, en 1548, llegó a las orillas del río Guapay, provincia de los Tomacocíes, formando parte de una expedición de Domingo Martínez de Irala, expedición que no pudo pasar de allí, porque se anoticiaron esa tierra "muy particularmente ser de los Charcas y estar ganada y ocupada por los conquistadores del Perú".

No pudiendo violar territorio ajeno —delito gravísimo castigado con la confiscación de bienes y hasta con la muerte⁷⁰—, hubo de detenerse Irala allí, y según sus propias pa-

⁶⁸ *Comisión del virrey del Perú don Francisco de Toledo al corregidor de la provincia de los Charcas, etc.*, citada, MUJÍA, I, 35-36.

⁶⁹ GABRIEL RENÉ-MORENO, *Catálogo del Archivo de Mojos y Chiquitos*, Santiago, 1888, p. 257. El carmelita descalzo Antonio Vázquez de Espinosa en su libro de 1629, ubica las Horcas de Chaves cinco leguas antes de San Lorenzo. *Compendio y descripción de las Indias Occidentales*, Washington, 1948, p. 599.

⁷⁰ Así lo establece la Ordenanza 31 de Felipe II, que constituye la ley

labras, enviar "al capitán Nuflo de Chaues con mis cartas y auisos a las Justicias del Perú".⁷¹ Esta especie de embajada estaba compuesta por Nufrio de Chaves, Pedro de Oñate, Martín de Urrutia y Pedro de Aguayo, ofreciendo sus servicios a La Gasca para cooperar en la pacificación del Perú por ese entonces convulsionado por la rebelión de Gonzalo Pizarro; asimismo debía solicitar ayuda de mantenimientos y artículos varios de que carecían en el Paraguay.⁷²

Aunque no se lo diga expresamente, el camino que siguió Chaves fue aquel arriba mencionado de los legendarios Guacané y Grigotá, y debió haberle sido enseñado por los indios de la región. La prueba de haber Chaves seguido este camino está en que salió a Pocona, pertenencia de Diego Centeno; entre el Guapay, región de los Tomacocíes donde había quedado Irala y Pocona, no pudo haber otro camino que ese llamado de "las Horcas de Chaves".

Preciso es aclarar aquí que documentos coetáneos llaman a la parte de los llanos de Grigotá donde cae este camino, las "Horcas de Chaves",⁷³ coincidiendo con su actual denominación a tres leguas de la Santa Cruz de la Sierra de hoy, y no al punto así denominado por René-Moreno el cual hallaríase en plena sierra. Por tanto, ni las Horcas de Chaves se hallan donde las ubicó René-Moreno, ni don Nufrio de Chaves abrió ese camino. Lo que probablemente sea cierto, es que debió ser el primer europeo que lo utilizó. Después de varias dificultades, Chaves logró cumplir su cometido ante el presidente La Gasca, retornando con ochenta hombres que trajo del Perú

XI, título I del libro V de la *Recopilación* de 1680. La fecha de tal disposición no consta y no ha podido descubrirla ni siquiera un especialista de la talla de Rafael Altamira y Crevea. Véase su *Análisis de la Recopilación de las Leyes de Indias de 1680*, Buenos Aires, 1941, pp. 315 y 333.

⁷¹ *Carta de Domingo Martínez de Irala al Consejo de Indias, refiriendo sus entradas y descubrimientos por el Río Paraguay hasta el Perú y lo ocurrido en aquella expedición y en los asientos del Río de la Plata*, Asunción, 24 de julio de 1555. Publicada en *Cartas de Indias*, Madrid, 1877, p. 573.

⁷² R. DE LAFUENTE MACHAIN, *El gobernador Domingo Martínez de Irala*, Buenos Aires, 1939, pp. 199 y sig.

⁷³ *Opinión de Juan Picón, etc.*, citada, MUJÍA, II, 431.

por el mismo camino.⁷⁴ No halló a Irala ni a su gente en el Guapay y así hubo de seguir en pos de ellos hasta Asunción.

IV

En llegando al llano, todo mejoraba; los campos de Grigotá eran ubérrimos y acerca de sus excelentes pastos, aguas, fertilidad de su suelo, caza, pesca y abundancia de ganado cimarrón, se hacen extensas relaciones en los documentos de la época,⁷⁵ e incluso hubo uno —andaluz debía ser—, que afirmó la existencia de vacas como “para sustentar a Sevilla”,⁷⁶ ciudad que por esos años debía tener alrededor de 18,000 habitantes.⁷⁷ En esos llanos tuvo su campamento fortificado Gabriel Paniagua de Loayza cuando por comisión del virrey Toledo cerraba el paso al rebelde Diego de Mendoza,⁷⁸ entre 1572 y 1573, y allí también lo tenían quienes después lucharon con los chiriguanos.⁷⁹ Esta zona era un punto verdaderamente estratégico, pues por allí pasaba el camino real de Santa Cruz de la Sierra a Charcas y también hasta tres caminos

⁷⁴ “. . . se bio con vuestro presidente licenciado gasca y se bolvió con su licencia al rrio de la plata con la dicha su gente y como sabía la tierra tomó la trabesia a tinar y salió. . . etc., etc.” *Noticia y relación que a S. M. haze la ciudad de la Plata de su sitio, términos y comarcas*, La Plata, 8 de octubre de 1561. BLAS GARAY, *Colección de Documentos relativos a la Historia de América y particularmente a la Historia del Paraguay*, Asunción, 1899, vol. I, único publicado, p. 351.

⁷⁵ *Comisión dada por el virrey del Perú Don Francisco de Toledo al gobernador Juan Pérez de Zurita para trasladar la población de Santa Cruz de la Sierra a los llanos de Grigotá*, La Paz, 11 de mayo de 1575. A.G.I. Patronato, 190. Publicado en GARAY, *Colección, etc.*, 643-644.

⁷⁶ *Opinión del capitán Fernando de Cazorla sobre el mejor sitio para cuarteles de invierno en la campaña contra los chiriguanos*, Fuerte del Piray, 8 de septiembre de 1584. A.G.I. 2-4-1/13. MUJÍA, II, 444-445.

⁷⁷ MANUEL COLMEIRO, *Historia de la economía política en España*, citada, vol. II, p. 15.

⁷⁸ *Información de los servicios que Fray Diego de Porres hizo a S. M. en Santa Cruz de la Sierra en la rebelión de Diego de Mendoza*, etc.; Declaración de Juan Rodríguez de Heredia. Santa Cruz de la Sierra, 20 de julio de 1576. A.G.I. Charcas 142. VÍCTOR M. BARRIGA, *El Padre Fray Diego de Porres misionero insigne en Santa Cruz de la Sierra*, Arequipa, 1949, p. 85.

⁷⁹ *Papeles pertenecientes a la guerra que hubo de hacerse contra los indios chiriguanos*, A.G.I. 2-4-1/13. Mujía, II, 421, 430, 439 y sig.

propios de los chiriguanos para ir a lo de sus aliados y hacia la sierra teatro de sus correrías.⁸⁰

En esta región de los llanos de Grigotá, empalmaba el camino real que es el descrito, con otro que saliendo también de Charcas, seguía un rumbo directamente oriental y por Tomina llegaba a la cordillera de los chiriguanos; este camino fue abierto por Andrés Manso, cuando con poderes del virrey del Perú entró a fundar poblaciones destinadas a detener los avances e incursiones de los chiriguanos. Este camino siguió Pania-gua de Loayza en la expedición de que se ha hablado antes contra Diego de Mendoza; según cuentan las crónicas, instaló su real en "los rasos de la Barranca",⁸¹ mientras Mendoza abría un camino secreto entre el Guapay y Santa Cruz de la Sierra, camino que le servía para enviar comunicaciones en cifra y escondidas en las *ojotas* o sandalias de sus mensajeros, a sus amigos, parientes y partidarios en el Perú.⁸²

Este camino por Tomina, una vez pasada la cordillera, se dirigía hacia el norte, siguiendo más o menos el curso del Guapay hasta llegar a los llanos de Grigotá, en donde hallaba el camino real de Charcas por Pojo. Después de cruzada la cordillera y antes de dirigirse al norte, este camino de Tomina, recibía del sud otra ruta, que se originaba en la Nueva Rioja, más o menos a la altura del paralelo 19°.⁸³ La población que fundara Andrés Manso a orillas del río de Condorillo, actual Parapetí, hallábase equidistante setenta leguas más o menos, tanto de Charcas, como de la Barranca y de Santa Cruz de la Sierra.⁸⁴ Con esta última ciudad estaba ligada por un camino directo, que atravesaba el Condorillo y desembocaba en el ca-

⁸⁰ *Ibidem*; MUJÍA, II, 437, 444, 446 y sig.

⁸¹ Declaración de Rodríguez Heredia, citada. V. M. BARRIGA, *Fray Diego de Porres, etc.*, p. 85.

⁸² Declaraciones de Francisco Montoa, Juan de Coimbra, Diego de Pedrosa y Diego Guerra. V. M. BARRIGA, *Fray Diego de Porres*, 75, 86, 94 y 113.

⁸³ FULGENCIO R. MORENO, *Cuestión de límites con Bolivia*, Asunción, 1917, vol. II, p. 350, mapa número 9.

⁸⁴ *Noticia y relación etc., de la ciudad de la Plata*; citada. GARAY, *Colección, etc.*, pp. 351-352.

mino de Guapay a Santa Cruz de la Sierra, cinco jornadas antes de esta población.⁸⁵

Cuando Francisco Ortiz de Vergara, gobernador del Paraguay, con el obispo de la Torre y más de doscientos vecinos abandonaron Asunción rumbo a Charcas vía Santa Cruz, por una u otra razón hubieron de quedarse en esta ciudad. De allí partió al Perú don Nufrio de Chaves con el obispo y otros, pero fue asaltado en el camino y el obispo regresó a Santa Cruz, mientras Chaves proseguía su viaje. Después de algo así como un año, a mediados de 1566, Ortiz de Vergara, dejando en Santa Cruz doscientos hombres y un cura sevillano como ayudante del único fraile mercedario que allí atendía los asuntos religiosos, emprendió la marcha con sólo cien hombres, rumbo a la Plata por el camino que iba directamente por la Nueva Rioja.

Después de catorce jornadas, calculadas más o menos en cincuenta leguas,⁸⁶ y de atravesar el Condorillo, llegó a las ruinas de la ciudad fundada por Andrés Manso, que aún presentaba señales de la tragedia que había destruido algunos años antes.⁸⁷ Esta comunicación directa entre Condorillo y Santa Cruz de la Sierra, posiblemente se remontaba a la época de las dificultades entre Manso y Chaves alrededor de 1561 ó 1562. En todo caso, los llanos de Grigotá constituían la ruta preferida.

De los llanos de Grigotá, en los cuales había abrevaderos,

⁸⁵ "Caminé cinco jornadas. . . Llegué do se apartaban dos caminos, el uno que iba a Guapay, que era el camino ordinario por donde Nuflo de Chaves iba y venía y el otro era el camino por donde se iba a Santo Domingo de la Nueva Rioja, etc." Capitán FRANCISCO ORTIZ DE VERGARA, *Relación verdadera del viaje, y salida, que hizo del Río de la Plata al Perú, etc.*, sin fecha, pero indudablemente posterior a 1588. Publicada en LUIS TORRES DE MENDOZA, *Colección de documentos inéditos relativos al descubrimiento, conquista y organización de las antiguas posesiones españolas de América y Oceanía, etc.*, Madrid, 1865, vol. IV, p. 384.

⁸⁶ Atendidos a los datos que nos proporciona el tudesco Schmiedel sobre las jornadas de la época, podríanse apreciar en un término medio de cuatro a cinco leguas diarias lo que se caminaba normalmente. Véase: ULRICO SCHMIDL, *Derrotero y viaje a España y las Indias*, edición Calpe, Buenos Aires, 1944.

⁸⁷ FRANCISCO ORTIZ DE VERGARA, *Relación, etc.*, citada. TORRES DE MENDOZA, *Colección, etc.*, vol. IV, p. 386.

pastos y ganados, hacia Santa Cruz de la Sierra, el camino, una vez pasado el Guapay, era muy malo, pues "no ay agua que corra ni manantial sino sólo agua llovedisa y ay tiempos que no se puede caminar por seca y otros por haber tanta agua que se empantana todo".⁸⁸ El licenciado Cepeda decía que este camino carecía de pastos y en general casi de todo.⁸⁹ Ya anteriormente manifestaba de que estas rutas no tenían "otro pueblo, paraje seguro ni venta que la de Mizque".⁹⁰ Los tres años de vida efímera de la Barranca, de 1561 a 1564, no cuenta aquí para nada. Por el camino del Sud, el de Tomina, la cosa era igual o peor, pues no había nada, ya que Santo Domingo de la Nueva Rioja tuvo la misma vida de la Barranca. Las fundaciones de la Laguna y Santiago de la Frontera, fueron en los últimos años del siglo XVI. En Tomina y Presto, había sólo fuertes para la defensa de los viajeros.⁹¹

Esta despoblación alentaba a los chiriguanos, quienes en sus incursiones osaron llegar hasta veinte o menos leguas de Charcas, la propia capital y asiento de la Audiencia.⁹² Nada más propicio para la audacia criminal de esos indios, que la soledad de tales caminos, las anfractuosidades de la cordillera y lo enmarañado de la selva. Y, precisamente todo ello aprovechaban esos caníbales que de antigua o nueva data merodeaban en aquellas regiones.⁹³ Los asaltos y muertes eran conti-

⁸⁸ *Carta de don Lorenzo Suárez de Figueroa sobre la guerra a los chiriguanos*, Llanos de Grigotá, 25 de mayo de 1584. A.G.I. 2-4-1/13. MUJÍA, II, 409.

⁸⁹ *Carta del licenciado Cepeda a S. M., etc.*, La Plata, 12 de marzo de 1593. A.G.I. Charcas 17. ROBERTO LEVILLIER, *Audiencia de Charcas. Correspondencia de Presidentes y Oidores*, Madrid, 1918, vol. III, p. 164.

⁹⁰ *Carta del licenciado Cepeda a S. M.*, La Plata, 13 de enero de 1588. A.G.I. 74-4-1. LEVILLIER, *Audiencia de Charcas*, vol. II, p. 317.

⁹¹ *Información de los daños causados por los chiriguanos mandada practicar por el virrey Francisco de Toledo*, Yucay, 25 de octubre de 1571. A.G.I. 2-4-1/13. V. M. BARRIGA, *Fray Diego de Porres*, pág. 40. MUJÍA, II, 63.

⁹² *Ibidem*.

⁹³ El P. Felipe de Alcaya en su *Relación* ya citada, coloca a los chiriguanos en el siglo XVI como unos advenedizos usurpadores. El escritor moderno Hernando Sanabria Fernández sostiene lo contrario, y que hacía más o menos un siglo que habitaban la región. *Los Cbanés. Una incipiente cultura aborigen prehispanica en el Oriente Boliviano*, Santa Cruz de la Sierra, 1949, p. 35, y *El idioma guaraní en Bolivia*, Santa Cruz de la Sierra, 1951, p. 4.

nuos y habían llegado al extremo de sembrar el terror y nadie se atrevía a viajar sin las debidas seguridades y todo género de precauciones.

Los chiriguanos asaltaban siempre a traición, aprovechando el descuido de los viajeros; una descripción magnífica tenemos en un documento de la época; Francisco Ortiz de Vergara relata su viaje de Santa Cruz de la Sierra a Charcas en 1566 y cuenta que seis jornadas después de la Nueva Rioja hacia la Plata, un español Diego de Rojas, en medio de su charla con Vergara, se apartó unos pasos del camino "miró a un lado y vido estar echados en las yerbas los indios"; viéndose sorprendidos los nativos, le mataron a flechazos y materialmente cubrióse la tierra de guerreros "tocando atambores y cornetas"; la lucha fue feroz, pero dio tiempo para que se previnieran los españoles quienes no tuvieron más pérdidas después de Rojas que "un fraile de la Merced que no había querido apearse y diéronle en un ojo, de que luego murió". Conste que las flechas indígenas esta vez no estaban envenenadas.

Conviene detenerse un instante. Los españoles no hallaron indios de "yerba", como eran llamados los que usaban veneno en sus armas, en los grandes imperios que conquistaron; concretamente no existían en la región andina, pero sí en el actual oriente boliviano, como también en el Amazonas y el Caribe. "Si de algo sintió terror el conquistador fue de la flecha, la lanza, el dardo o la púa con yerba. La flecha envenenada fue, sin duda, el arma indígena más temida: tanto que llegó a acobardar algunos ánimos".⁹⁴ De allí la importancia excepcional que don Gonzalo de Solís Holguín daba a su descubrimiento de una "contrayerba", con la cual curaba a los heridos con armas emponzoñadas; este descubrimiento lo hizo entre 1604 y 1605, cuando fundaba San Francisco de Alfaro con restos de los pobladores de Santa Cruz la Antigua.⁹⁵ Pero urge volver a las peripecias de la "guazabara".

⁹⁴ ALBERTO MARIO SALAS, *Las armas de la conquista*, Buenos Aires, 1950, pp. 50 y 59.

⁹⁵ *Probanzas de méritos y servicios de Gonzalo de Solís Holguín*;

Lo interesante del caso es que en medio del combate, los indios no perdían su curiosidad infantil que les hacía olvidar el ataque que habían emprendido y lo peligroso del momento. "Dieron en el bagaje y tomaronnos algún hato, y entre ello tomaron una carga del Obispo en que llevaba sus vestimentas y pontifical; y en tomándolo comienzan a vestirse y ponerse uno la casulla, otro el alba, y otro la mitra, y pónense en lo alto de una sierra muy vestidos, que con toda nuestra mala ventura, su regocijo dellos nos provocó a risa". De ello se aprovecharon los españoles y los atacaron haciendo una matanza feroz, a tanto que no los molestaron más en todo el resto del camino.⁹⁶ La mitra del obispo de Asunción quedó a los indios de trofeo de guerra y con ella se adornaban en los combates; la perdieron en una campaña contra los chanés.⁹⁷

V

De todo lo expuesto resulta que para emprender tales jornadas, era necesario acompañarse de gente, sea que varios vecinos así lo acuerden o que uno solo costee toda la escolta. Documentos de la época aseguran que para pasar de Santa Cruz de la Sierra al Perú, sólo era posible "haciendo armada o junta de muchos soldados" con indios domésticos, etc., etc.;⁹⁸ esta escolta no podía ser menor de treinta hombres bien armados,⁹⁹ sin contar la servidumbre aborigen que llevaba sobre sus espaldas de raza vencida y dominada, toda la carga y avi-

Declaraciones de Martín de Almendras Holguín, Fray Lorenzo de Tejada, Fray Pedro de Villacorta Sarmiento y Francisco de Alfaro, La Plata, 12, 14 y 22 de febrero de 1608. A.G.I. Charcas 52.

⁹⁶ FRANCISCO ORTIZ DE VERGARA, *Relación verdadera, etc.*, citada. TORRES DE MENDOZA, *Colección, etc.*, vol. IV, pp. 387-388.

⁹⁷ *Papeles pertenecientes a la guerra que hubo de hacerse contra los indios chiriguano por las muertes y males que causaban*, Declaraciones de Irate y Tampora de la parcialidad de Saipurú, La Plata, 26 de octubre de 1583. A.G.I. 2-4-1/13. V. M. BARRIGA, *Diego de Porres*, 190. MUJÍA, II, 522.

⁹⁸ *Informaciones sobre la guerra a los chiriguano*, Fuente de Santa Ana en los llanos de Grigotá, 1º de agosto de 1585. A.G.I. 2-4-1/13. MUJÍA, II, 655.

⁹⁹ *Ibidem*. Declaración de Juan Picón, MUJÍA, II, 669.

tuallamiento para un recorrido que se hacía regularmente en más o menos un mes.¹⁰⁰

En noviembre de 1621, las ciudades de San Lorenzo de la Frontera y Santa Cruz de la Sierra, separadas por una distancia de apenas cuatro leguas, fueron amenazadas por una nueva agresión chiriguana, precisamente en circunstancias de disponerse enviar su ordinaria recua cargada de azúcar al Perú; el gobernador Nuño de la Cueva pidió parecer a muchos vecinos acerca si debía o no enviarse la dicha recua, opinando todos por la negativa y esgrimiendo las mismas razones. El maese de campo Sebastián Bernal Lobo por ser el "camino tan cerrado y aparejado para sus celadas de los indios"; el capitán Juan Arredondo por "ser los caminos tan ásperos que será necesario yr çien hombres y no serán parte para defenderlas"; el alcalde ordinario Juan de Aguilera Chirinos, porque incluso la escolta dividida en vanguardia y retaguardia por la recua, no podrían socorrerse unos a otros "porque no podrán pasar y las mulas serán bastante para despeñar los soldados porque el camino en muchas partes está muy angosto y con muchísimos despeñaderos".¹⁰¹ Esto nos muestra el mal estado del camino al Perú y los peligros de asalto.

Esta inseguridad no era exclusiva de tal camino; ya consta en estas notas cómo eran los de Chile en la época colonial; en el territorio de lo que es hoy la Argentina, los asaltos de los indios eran comunes no sólo en la época de la conquista y la colonia sino aun bajo la república. Un cronista de la segunda mitad del siglo XVIII nos habla de que bastaba una escolta de "doce buenos fusileros" que no se asusten de sus gritos, para ponerlos en fuga.¹⁰² En 1825, un viajero inglés que salía de

¹⁰⁰ Con título expedido por la Audiencia de Charcas el 28 de mayo de 1599, Gonzalo de Solís Holguín se posesionala de Gobernador interino en Santa Cruz de la Sierra el 24 de junio. *Probanzas de méritos y servicios de Gonzalo de Solís Holguín*, A.G.I. Charcas 52. MUJÍA, III, 140-141.

¹⁰¹ *Información mandada hacer en la ciudad de San Lorenzo de la Frontera por don Nuño de la Cueva, gobernador de Santa Cruz de la Sierra*, A.G.I. Charcas 28.

¹⁰² CONCOLORCORVO, *Lazarillo de ciegos caminantes, desde Buenos Aires hasta Lima*, París, 1938, p. 52.

Buenos Aires rumbo al Alto Perú, se refiere a los "caminos pedregosos y pantanosos", y que la diligencia en que comenzó el viaje tenía bolsillos especiales para llevar las "escopetas, espadas, etc.¹⁰³ que necesitaba el viajero para defenderse". Volvamos a la gobernación de Santa Cruz en el siglo XVI.

Muchas veces aquella escolta de treinta hombres de que se ha hablado era insuficiente, cual ocurrió en el asalto que hicieron los chiriguanos a Hernando, a Salazar y a su cuñada doña Elvira de Mendoza y Manrique de Lara, viuda de don Nufrio de Chaves, asalto que en pésimos versos nos describe el arcediano cronista rimador de los hechos de esa época en el Río de la Plata.¹⁰⁴ La familia de los Chaves, así como la de los Mendoza, quedaron en completa indigencia a raíz de la muerte de don Nufrio y la decapitación de don Diego, por obra y gracia de la felonía de los itatines la primera y de la crueldad del virrey Toledo la segunda. Cuenta Centenera que este visorrey no contento con decapitar a don Diego, extremó su inhumano rigor hasta el extremo de ordenar que toda su parentela —al menos la más inmediata—, pasase al Perú,¹⁰⁵ orden que hubo de cumplirse, emprendiendo toda esa familia la ruta de Charcas; aquí quedó la viuda de Diego de Mendoza como priora o subpriora de un convento de agustinas recién fundado, así como dos de sus hijas y otras dos de Nufrio de Chaves, que ingresaron en calidad de novicias.¹⁰⁶

¹⁰³ Captain JOSEPH ANDREWS, *Journey from Buenos Aires through the provinces of Cordova, Tucumán and Salta, to Potosí, etc., etc.*, London, 1827, vol. I p. 21.

¹⁰⁴ MARTÍN DEL BARCO CENTENERA, *La Argentina*, canto XXV. PEDRO DE ANGELIS, *Colección de obras y documentos relativos a la historia antigua y moderna de las provincias del Río de la Plata*, 2a. edición, Buenos Aires, 1910, vol. II, p. 317.

¹⁰⁵ La saña gubernamental contra esta desgraciada familia fue tal, que el 31 de diciembre de 1588, desde Madrid, se libraba cédula real al virrey del Perú para que en forma discreta saque de Santa Cruz de la Sierra a toda la parentela de Diego de Mendoza e incluso a sus partidarios durante la rebelión, todos los cuales debían ser trasladados al Perú y acomodados allí. A.G.I. 109-7-6. Libro XV, folio 16 vuelto. Véase JOSÉ VÁZQUEZ-MACHICADO, *Catálogo descriptivo del material del Archivo General de Indias de Sevilla referente a la Historia de Bolivia*, vol. III. *Audiencia de Lima*, núm. 183. Inédito en poder del autor.

¹⁰⁶ *Carta del Presidente de la Audiencia de Charcas a S. M. dándole*

Llegados a Lima Hernando de Salazar y doña Elvira, no hallaron al virrey Toledo, quien el 25 de abril de 1581 habíase embarcado en el Callao rumbo a España.¹⁰⁷ En consecuencia, retornaron a sus tierras; en 1583 recogieron en Charcas por lo menos a una de las hijas de doña Elvira; con ella y doña María Angulo Manrique de Lara, suegra de Salazar, emprendieron el regreso a Santa Cruz, acompañados de una escolta de treinta y cinco españoles o criollos. En determinado sitio del camino, fue asaltada la comitiva por los pérfidos y alevés chiriguanos. En el libro de 1629 del carmelita descalzo Antonio Vázquez de Espinosa, se ubica este asalto en la región de los indios Vrucuríez, diez leguas antes de donde se ubicó definitivamente San Lorenzo, más o menos en la región hoy llamada Tarumá, en el año de 1585 y con el resultado de 17 españoles muertos de los 32 que llevaba Salazar; y entre los que se salvaron hallábase el capitán Pedro Alvarez Holguín, quien resultó solamente herido.¹⁰⁸ Veamos ahora lo que dicen los documentos.

Es el caso que Salazar envió delante de su tropa a tres indios con mensajes para Santa Cruz de la Sierra; los salvajes yuracarés los mataron, pero no sin antes haber obtenido los datos que necesitaban sobre el viaje de Salazar, datos que transmitieron de inmediato a sus amigos y aliados los chiriguanos.¹⁰⁹ Por otro lado, un indio "chiriguano de los itatines" —perteneían a la misma raza e idioma—, residente en Mizque, raptó allí dos veces a una india del séquito de Salazar, quien dos veces también se la volvió a quitar. Con este resentimiento se adelantó a los viajeros y mucho antes que la partida, llegó al río Piray donde encontró a los caciques Bitupue y Coyagra

cuenta de la fundación de un monasterio de monjas, etc., etc., La Plata, 10 de febrero de 1581. LEVILLIER, *Audiencia*, II, 13.

¹⁰⁷ LUIS PAZ, *Historia General del Alto Perú hoy Bolivia*, Sucre, 1919, vol. I, p. 238.

¹⁰⁸ ANTONIO VÁZQUEZ DE ESPINOSA, *Compendio y descripción de las Indias Occidentales (1629)*, Washington, 1948, p. 598.

¹⁰⁹ *Papeles pertenecientes a la guerra que hubo de hacerse contra los yndios chiriguanaes*; Confesión de Panyagua y Alonso, Fuerte de Santa Ana en los llanos de Grigotá, 18 de agosto de 1585. A.G.I. 2-4-1/13. MUJÍA, II, 691.

que se dirigían hacia Santa Cruz. Aunque no lo nombren, aquí debió estar también Caripuy o Saipurú, quien parece fue el principal ejecutor del asalto.

Allí en el Piray, el indio que venía de Mizque “les contó todo lo que pasava y de cómo Salazar benía con gente y mugeres chapetonas y mugeres con muchos cavallos cargados de ato y muy descuidadas. Por allí tenía bien donde yncluir las manos y tomar venganza de lo que Nufrio de Chaves y otros capitanes habían echo en ellos; que se acordaren que en el palmar les avían muerto a sus padres y madres y parientes y don Diego de Mendoza había hecho lo mismo y Hernando Díaz les quemó así mesmo a sus padres y madres y hermanos y parientes; que se acordasen de todo esto y pues agora tenían tiempo para vengarse y tan buena coyuntura que no la dexasen de las manos y que no fuesen a Santa Cruz ni pasaren de allí que él los entregaría a Salazar y a la gente y que él mismo los quería bolver a espiar y ansí lo hizo dexando a los caciques con su gente en aquel lugar y así fue y espió la gente y se yba delante della una jornada ya que los tubo cerca se adelantó a verse con los caciques y gente los quales alló con boluntad de no hacer mal a los cristianos sino yrse a santa cruz y como este yndio los alló con este propósito les tornó hablar que pues él les daba tan buena presa en las manos que no la perdiesen y que tomasen benganza de los daños que se les havía echo y que salazar y las mugeres y gente estaban allí cerca y que les acometiesen y que así fue y hizieron el daño en ellos que es público y notorio”.¹¹⁰

Aquella poca voluntad chiriguana para atacar y sólo hacerlo convencidos por la prédica del indio espía y resentido personalmente con Salazar, es bien poco verosímil. Esa gente no necesitaba de muchos discursos para alentarse en tal clase de trabajos que eran lo normal de su existencia y máxime con enemigos tan antiguos e inveterados cual los de la familia de Nufrio de Chaves; al solo anuncio de su próximo paso deben haberse alistado para el asalto correspondiente. Los datos ano-

¹¹⁰ *Ibidem.* Relación de lo que dixo un indio chané, etc.; Sopáchuy, 1º de noviembre de 1583. MUJÍA, II, 505-506.

tados nos indican además que tal acción se produjo muy cerca de los llanos de Grigotá, en los últimos contrafuertes de la serranía, pues hablan de haberse realizado en una "quebrada".

Por lo que se ha dicho, parece que Salazar venía muy descuidado, cosa imperdonable en un hombre de tan larga actuación guerrera en estas tierras, y como tal sabedor —mejor que ninguno—, del espíritu traicionero de los chiriguano. Un capitán experimentado como Salazar, debía haber tomado sus precauciones y no hacerse sorprender como un novato. Y así resulta que su vanguardia iba completamente desprevenida cuando sobrevino el asalto, habiéndose presentado como amigos para sorprenderlos mejor,¹¹¹ engaño éste habitual en indios tan alevés.

A los primeros flechazos, varios cayeron heridos o muertos, contándose entre estos últimos a doña María Angulo, la suegra de Nufrio de Chaves y de Hernando de Salazar; la hija menor de doña Elvira, que llevaba el mismo nombre y que entonces tendría más o menos quince años, hallábase con un muslo atravesado por una flecha. En medio del desconcierto general, doña Elvira tuvo un rasgo de carácter que la coloca muy en alto por el valor y entereza que demuestra, rasgo que Finot califica como "un arranque digno de la esposa de Nufrio de Chaves".¹¹² Con un coraje superior al de los hombres que le acompañaban, increpó a los indios su acción y a cambio de valiosas dádivas u ofertas, les volvió a la calma y consiguió que más bien le sirviesen de escolta en lo que aún había de peligroso en el recorrido que les faltaba. No hay que olvidar que doña Elvira era criolla de Asunción y dominaba perfectamente la lengua guaraní.

Este es el relato que se toma de las crónicas coetáneas. En cuanto a documentos, Finot cita sólo una carta de Luis de Fuentes de Vargas, desde La Plata de 10. de febrero de 1585, en la cual hablando de las depredaciones de los chiriguano

¹¹¹ *Ibidem*. Declaración de la India Arambuy; Fuerte de Santa Ana en los llanos de Grigotá, 5 de agosto de 1585. MUJÍA, II, 679.

¹¹² ENRIQUE FINOT, *Historia de la conquista del Oriente Boliviano*; Buenos Aires, 1939, pág. 220.

añade "y en el camino de Santa Cruz mataron ocho hombres y a doña María de Angulo, suegra del general Nuflo de Chaves y tuvieron casi presa a doña Elvira Manrique su mujer, etc."¹¹³ A pesar de lo dicho, hay varios documentos a este asunto referentes; veamos lo que dicen.

En una actuación de la Audiencia de Charcas sobre esta guerra interminable, en la Plata el 19 de octubre de 1583 se afirma: "agora de pocos días a esta parte mataron en el camino real de Santa Cruz al P. Cristóbal de Albarrán de la orden de Nuestra Señora de la Merced y a los indios que consigo traía a esta provincia y después a doña María de Angulo, suegra del general Nuflo de Chaves y tuvieron cautiva a doña María Manrique y se la sacaron de poder en la guazavara y rebato que hubo el caudillo y españoles que iban en dicha jornada y en dicho rebato mataron ansi mesmo otros ocho españoles y llevaron un niño de un año y una hija del general Nuflo de Chaves y les pasaron un muslo y les tomaron ciento cincuenta caballos y valor demás de treinta mil pesos, etc."¹¹⁴

En la declaración de Juan Picón, vecino y regidor de Santa Cruz de la Sierra sobre el estado de la guerra dice que los chiriguano "mataron toda la gente y clérigos de él y en los caminos haciendo otros asaltos y rrobos como al capitán Hernando de Salazar que viniendo del Perú a esta provincia con treinta y cinco hombres y algunas mugeres y carruaje que valía cien mil pesos le salieron al camino y le mataron once hombres y mugeres dejando otros muchos heridos matando y captivando yndios de servicio de los dichos españoles y les quitaron y rrobaron la mayor parte del hato y carruaje que trayan y los cavallos y armas, etc."¹¹⁵ Es todo lo que la documentación que ha llegado a nuestro poder, trae sobre este hecho. Conviene el hacer algunas consideraciones.

¹¹³ *Ibidem.* pág. 223.

¹¹⁴ A. G. I. 2-4-1/13.2 V. M. BARRIGA, *Fray Diego de Porres*, 182; MUJÍA, II, 271.

¹¹⁵ Fuerte de Santa Ana en los llanos de Grigotá, 1º de agosto de 1585. A. G. I. 2-4-1/13. MUJÍA, II, 661.

VI

Todas las informaciones de la época, hablan uniformemente del espíritu irreductible de los chiriguanos, espíritu que, juntamente con su ferocidad han conservado hasta el siglo XIX.¹¹⁶ De allí que la generosidad referida en el relato que se analiza, no cuadra con tales antecedentes de estos guerreros nada acostumbrados a tales rasgos y que al contrario, ni daban ni pedían cuartel nunca. Por otra parte, esa familia a la cual asaltaban, debía ser objeto de un odio especial y cultivado en largos años de guerra tanto que a Nufrio de Chaves se lo consideró siempre como "muy temido entre los yndios",¹¹⁷ pues mucho los había combatido y muerto innumera gente.

A esto hay que añadir que los dos hijos varones de don Nufrio: Francisco de Escobar y Alvaro de Chaves, desde muy jóvenes sentaron plaza en estas luchas y en ellas Alvaro gritaba a los salvajes: "¡Bellacos y ladrones! Si al general Nuflo de Chaves le matasteis y vuestros parientes le tenían miedo, por eso no ha de faltar otro. El que habeis visto y os ha causado tanto estrago, es don Alvaro su hijo, ¡Guardáos de él!"¹¹⁸. Salazar también había guerreado mucho contra los chiriguanos, ya solo o en compañía de su concuñado Nufrio de Chaves¹¹⁹.

Con estos antecedentes, resulta de todo punto inverosímil la magnanimidad chiriguana para una familia que habíales causado tanto daño. De lo que se afirma en lo antes copiado,

¹¹⁶ P. FR. BERNARDINO DE NINO, *Etnografía chiriguana*; La Paz, 1912, pág. 114.

¹¹⁷ *Traslado de la carta que la Audiencia de Charcas escribió al licenciado Castro, etc.*; La Plata, 10 de junio de 1566. A. G. I. 70-4-2. LEVILLIER. *Audiencia*, II, 448.

¹¹⁸ *Probanzas de méritos y servicios de Alvaro de Chaves*; Declaración de Pedro Fernández Gelo. A. G. I. Patronato, 124. Ramo 2º.

¹¹⁹ Así lo demuestran sus *Probanzas de méritos y servicios*, recibidas en Santa Cruz de la Sierra en enero de 1563 ante el Regente de la Audiencia de Charcas licenciado don Pedro Ramírez de Quiñones, publicadas por Garay. *Colección, etc.*, págs. 373 y sig., y las recibidas en la misma ciudad en octubre de 1568 ante el alcalde Francisco de Coimbra y que juntamente con las anteriores se hallan en A. G. I. Patronato, Legajo 110, ramo 15.

se puede inferir lo siguiente. El hecho tuvo lugar más o menos en agosto o septiembre de 1583, por aquello de en octubre, decirse: "agora pocos días". En cuanto a la lucha misma, se ve que tuvo dos etapas: la primera, en la cual mataron a doña María de Angulo e hirieron en el muslo a la adolescente Elvira de Chaves y Mendoza y tomaron entre los prisioneros a esta última, a su madre doña Elvira y a un niño de un año, cuya filiación se ignora y que pudo pertenecer a alguna familia de la comitiva.

Debió ser en esta primera fase, cuando tuvo lugar la arenga de doña Elvira en la sonora lengua guaraní que había aprendido en sus primeros años de Asunción. Puede que con la elocuencia que da la desesperación de una madre que ve a su hija herida y en tan grave riesgo a ella misma, y todo después que a su madre habían matado, haya conseguido que el sentimiento de venganza de los chiriguano sea reemplazado por la codicia de un cuantioso rescate, o canje con otros prisioneros, cosa usual, y que entonces hayan consentido en respetarlas, conservándolas como rehenes¹²⁰.

No otra era la costumbre coetánea, y venía de tiempos inmemoriales; practicábanla todos los pueblos que estaban en guerra entre sí, y en forma permanente los moros. Recuérdese que el propio Miguel de Cervantes Saavedra estuvo cinco años prisionero en Argel, y de esa época de su vida nos ha dejado varias páginas autobiográficas¹²¹; fue rescatado por quinientos escudos, debido a las gestiones de Fr. Juan Gil¹²². En la Europa

¹²⁰ "... los dichos yndios chiriguanoes estavan aguardando a que pasase algun christiano para le tomar a manos vivo y dalle en rrescate de unos yndios chiriguanoes del pueblo de caypuru que estavan presos en tomina". *Papeles pertenecientes a la guerra que hubo de hacerse a los yndios chiriguanoes*; Declaración del negro Blas; La Plata, 5 de agosto de 1585. A. G. I. 2-4-1/13. MUJÍA, II, 681.

¹²¹ *El trato de Argel*; la primera comedia de Cervantes, que se remonta a 1580; *Los baños de Argel*; la mejor que haya escrito y que parece ser de 1582 o posterior y la narración de *El cautivo*; en los capítulos XXXIX, XL y XLI del *Quijote*.

¹²² Exactamente del 26 de septiembre de 1575 al 11 de septiembre de 1580. Su rescate fué financiado en parte por su familia, por algunas instituciones caritativas y sobre todo por comerciantes cristianos que ne-

cristiana no le iban en zaga a los moros y muchas veces los que tenían la desgracia de caer cautivos, eran ultimados, ya que por esos años no se los podía retener como esclavos, prefiriendo matarlos pues "nadie estaba dispuesto a mantener prisioneros, como no fuera para obtener por ellos un buen rescate".¹²³

Volviendo a nuestro caso del camino de Santa Cruz de la Sierra, lo más probable es que en tratándose de una mujer como doña Elvira quizá en plena y atrayente madurez otoñal, y sobre todo su hija, Elvira también, de quince o diez y seis años más o menos, los chiriguanoos hayan considerado que el matarlas como a la anciana doña María de Angulo, era demasiado dulce destino, y que mayor y más refinada venganza significaba el llevárselas cautivas con las consecuencias que son de imaginar, y como otras veces lo habían hecho con unas españolas a las que libertó Nufrio de Chaves precisamente,¹²⁴ y con otras algunos años después.¹²⁵

Teniendo estas presas tan valiosas en las manos, cuales eran Doña Elvira y su hija, sucede la segunda fase del combate, o sea la llegada del resto de la tropa de Hernando de Salazar, tropa que acomete a los indios y los desbarata y consigue libertar a las dos Elviras madre e hija y al niño de un año. No otra cosa resulta de aquella afirmación de la Audiencia de Charcas cuando dice que a estas gentes "se la sacaron de poder en la guazavara y rebato que hubo el caudillo y españoles que iban en dicha jornada". Está muy claro que Salazar, el caudillo en ese momento atacó y rescató a las prisioneras,

gociaban con Argel. JAIME FITZMAURICE-KELLY, *Miguel de Cervantes Saavedra. Reseña documentada de su vida*; trad. esp. Buenos Aires, 1944, págs. 57-58 y 74.

¹²³ MAX VON BOEHN, *La moda*; citada, vol. II, pág. 235.

¹²⁴ "... tenyendo noticia el dicho general, que los chiriguanoos tenían en su poder presas dos mujeres de Castilla y que se aprovechaban dellas haciéndolas usar sus Ritos, cerimonias y abusos y costumbres, etc." *Probanzas de méritos y servicios de don Nufrio de Chaves y de don Alvaro de Chaves su hijo*. La Plata, 22 de septiembre de 1580. A. G. I. Patronato, legajo 138, ramo 5.

¹²⁵ Tal en 1621. Véase *Información mandada hacer en la ciudad de San Lorenzo de la Frontera por don Nuño de la Cueva, gobernador de Santa Cruz de la Sierra*; A. G. I. Charcas 28.

teniendo como saldo trágico ocho españoles muertos, aunque otros dan cifras mayores.

El asunto despertó muy justas alarmas y ansias vengadoras entre todos los españoles; se armaron varias expediciones punitivas; la de resultados más efectivos y mejor organizada, fue la de don Lorenzo Suárez de Figueroa, quien salió de Santa Cruz de la Sierra, sorprendió a los chiriguano, les quemó pueblos, mató mucha gente, etc., etc. Repetida la acción un año y medio después, o sea en 1585, se realizó un nuevo ataque, habiendo Alvaro de Chaves obtenido el comando de una fracción con la cual destrozó a una parcialidad, matando muchos y entre ellos al cacique Saypurú, aquel autor del asalto a Salazar. En esta forma Alvaro de Chaves vengó el asesinato de su abuela materna doña María de Angulo Manrique de Lara, así como la momentánea prisión de su madre y hermana, y la herida que ésta recibió.¹²⁶ Se nota que el hijo no cedía en temple y coraje al padre. Tal hazaña tuvo lugar el 25 de julio del dicho año de 1585.¹²⁷

Los caminos utilizados en estos hechos, incluso por los indios asaltantes eran los usuales, ya que los documentos sólo mencionan "el camino viejo" y nada más.¹²⁸

Curioso es constar aquí la presencia de un carruaje que se dice traía consigo Hernando de Salazar, y es curioso, pues era una novedad incluso en Europa, en donde en aquella época "los viajes se hacían casi únicamente a caballo o en silla de manos. Los pocos coches que existían eran infernales. Lutero viajó en coche desde Wittenberg a Worms; pero el carruaje carecía de toldo y muelles, y más se asemejaba a un carro de transportes que a un vehículo para personas. Italia fue uno de los primeros países que usaron coches. Bandello pretende

¹²⁶ *Papeles pertenecientes a la guerra que hubo de hacerse a los yndios chiriguano*; A. G. I. 2-4-1/13. Declaración del negro Blas; La Plata, 5 de agosto de 1585. V. M. BARRIGA, *Fray Diego de Porres*; 210, MUJÍA, II, 686.

¹²⁷ *Probanzas de méritos y servicios de Alvaro de Chaves*; La Plata, 9 de junio de 1588. A. G. I. Patronato, 138, ramo 5.

¹²⁸ *Papeles, etc.*, citados. Confesión de Curice, esclavo. Confesión de Blas el negro. Fuerte de Santa Ana en los llanos de Grigotá, 5 de agosto de 1585. MUJÍA, II, 675 y 682.

haber podido contar, en Milán, hasta 60 tiros de cuatro caballos, después de Italia la costumbre de usar coches pasó a Alemania y luego a Francia, pero casi en todas partes se atendía más al lujo que a la comodidad de los carruajes.

“A la coronación del emperador Maximiliano II, en 1562, el príncipe elector de Colonia asistió seguido de 14 coches, y en la Dieta de Augsburgo de 1582 el rey de Hungría y el archiduque Maximiliano se presentaron con toda su comitiva en 55 coches, en vez de hacerlo a caballo. El primer carruaje que entró en Inglaterra fue un regalo que hicieron a la reina Isabel. Los franceses tardaron todavía bastante más en hacer uso de los coches y carrozas; en 1580 en la capital de Francia no había más que tres o cuatro”.¹²⁹

Y es tanto más notable el carruaje de Salazar, por ser su uso contrario a disposiciones legales. Apenas seis años hacía el 24 de noviembre de 1577 en Madrid se dictaba cédula real prohibiendo “agora ni de aquí adelante, ninguna ni algunas personas, de cualquier estado y condición que sean, no puedan andar ni anden en coches ni carrozas, ni los tengan ni ussen de ellos en manera alguna en la dicha Nueva España ni en otra parte alguna de las dichas Nuestras Yndias, Yslas y Tierra-Firme, etc., etc.”. Las penalidades eran fuertes y la prohibición alcanzaba incluso al transporte de tales vehículos desde España a las Américas y la fabricación de ellos en Indias; esta cédula debía pregonarse públicamente en Sevilla, en México, en Lima y en todas las ciudades de Indias donde hubiere Audiencia.¹³⁰ Sin duda, como tantas disposiciones de la época y en estas tierras, esta cédula real tan enérgica en sus conceptos como en sus sanciones, fue letra muerta de la que nadie hizo caso.

Y no era el primer carruaje o vehículo semejante que se introducía a estas tierras. En las primeras etapas de la conquista del Río de la Plata, ya Juan de Ayolas en 1537 en su famosa y única expedición dice haber llevado un carruaje, entrando por el llamado puerto de la Candelaria para inter-

¹²⁹ MAX VON BOEHN, *La moda*, citada, vol. II, pág. 296.

¹³⁰ TORRES DE MENDOZA, *Colección, etc.*, citada, vol. XVIII, págs. 116-117.

narse en el Chaco y no salir nunca más, dejando apenas su recuerdo por relatos de indios acompañantes y enemigos, pues ningún español quedó vivo de la matanza que de ellos hicieron los payaguás. Los cronistas más o menos coetáneos de Ayolas hablan del tal carruaje,¹³¹ pero sin duda alguna debió tratarse de alguna carroza rústica hecha en algún punto del río Paraguay posiblemente con objeto de llevar allí víveres o alguna impedimenta y en algunos determinados casos aliviar las molestias al conquistador o a algunos heridos o enfermos.¹³²

El referido carruaje de Salazar es apreciado en cien mil pesos de valor, cifra a todas luces exagerada, y que quizá sea verosímil tomando en cuenta los caballos que también traía Salazar, los mismos que siendo 150, a razón de más o menos 300 pesos cada uno,¹³³ hacen una suma de 45,000 pesos a los que habría que añadir las demás pérdidas, pues parece que la salvación fue únicamente de las personas, cayendo todo lo demás en poder de los indios, mientras los españoles se ponían a buen recaudo, pues son unánimes los documentos que aquello fue una verdadera derrota, pues en esa forma se refieren a tal acontecimiento. Prisioneros chiriguano tomados posteriormente aseguraban que el propio cacique Saypurú defendió a los españoles que quedaban vivos, por ser amigo de Salazar y que sólo pretendía espantarlos,¹³⁴ versión de todo punto inverosímil.

¹³¹ PEDRO HERNÁNDEZ, *Relación de las cosas sucedidas en el Río de la Plata (1543)*. Publicado en CABEZA DE VACA, *Naufragios y comentarios*, vol. II, pág. 313.

¹³² Cuando la última traslación de Santa Cruz la Vieja en 1604, Gonzalo de Solís Holguín fue con algunos pobladores a fundar en los Timbúes la ciudad de San Francisco de Alfaro y dicen sus coetáneos que "para ella llebó amigos e soldados e muchos bastimentos y carruaje, etc." *Probanzas y servicios de Gonzalo de Solís Holguín*. Declaración del fraile mercedario Pedro de Villacorta Sarmiento, La Plata, 22 de febrero de 1608. A. G. I. Charcas 52. Debe haber sido una cosa semejante a la que dicen llevó Ayolas, o sea una carreta o algo parecido.

¹³³ En San Lorenzo de la Frontera en época de relativa abundancia de caballos, en 1635, valía cada uno 150 pesos. *Actas del Cabildo* de la dicha ciudad, folio 37 vta. MS., existente en el Municipio de Santa Cruz de la Sierra por donación del autor de estos apuntes quien conserva una copia.

¹³⁴ *Papeles, etc., citados*. Declaración de la india Arumbuy, citada, MUJÍA, II, 679.

VII

Estos eran los caminos que vinculaban Santa Cruz de la Sierra con el Perú así llamado que, como ya se ha dicho comprendía Charcas y Potosí. El otro camino era el que unía la predicha ciudad con el Río de la Plata bajando al río Paraguay. Este camino, de Santa Cruz seguía un rumbo casi directo hacia oriente y llegaba al río Paraguay por lo que se llamaba la laguna de los Xarayes, en donde hallábase el puerto de los Reyes, así denominado por haber arribado allí el 6 de enero de 1543, Domingo Martínez de Irala,¹³⁵ la tal laguna parece ser la actualmente conocida con el nombre de la Gaiba.¹³⁶ Desde aquí el viaje podía hacerse por vía enteramente fluvial hasta Asunción, bajando las aguas del río Paraguay. Muchas veces, en las arribadas, por lo numeroso de las expediciones y por los caballos que conducían, parte del viaje se hacía en canoas u otras embarcaciones más grandes llamadas pomposamente bergantines, y parte por tierra, arreando los animales de silla e incluso el ganado vacuno que era llevado tanto para cría, como para alimento en viajes cuyo tiempo de duración y meta final no se conocían.

Así como entre Santa Cruz y Charcas se hallaban los feroces chiriguanos y los tomacocíes de no mucho fiar; entre Santa Cruz y el río Paraguay en sus dos márgenes estaban los itatines, de la misma raza, lengua, bravura y ferocidad que los chiriguanos. En realidad, la población de Nufrio de Chaves hallábase pues en medio de los chiriguanos de uno y otro lado, quedando "sin socorro ni contratación de parte alguna de españoles".¹³⁷ Este camino pudo haber sido, en parte el que recorrió Alejo García; no obstante lo mítico de su figura, en los Xarayes en 1543 se tenían noticias de él.¹³⁸

¹³⁵ CABEZA DE VACA, *Naufragios y comentarios*, I, 249.

¹³⁶ *Relación hecha en carta del licenciado Cepeda al virrey del Perú dándole cuenta de la guerra a los chiriguanos, etc.*, Quirotá 25 de mayo de 1584. A.G.I. 2-4-1/13. MUJÍA, II, 258 y 655.

¹³⁷ FÉLIX DE AZARA, *Descripción e historia del Paraguay y del Río de la Plata*, Madrid, 1847, vol. II, pág. 79.

¹³⁸ CABEZA DE VACA, *Naufragios y comentarios*, I, 291. Véase ade-

Posiblemente por esta ruta pasó también Juan de Ayolas, del cual sólo se conoce su muerte en 1539 en el puerto de la Candelaria que parece estaba entre los grados 20° y 21°,¹³⁹ o en su litoral inmediato, y a manos de los indios payagúas. Sin contar pequeñas incursiones sin mayor importancia, tenemos ya una entrada formal la de 1543 emprendida por el Segundo Adelantado del Río de la Plata,¹⁴⁰ don Alvar Núñez Cabeza de Vaca, quien partió del puerto de los Reyes en los Xarayes el 26 de noviembre de 1543; debiendo retornar de allí a poco, nuevamente a su punto de partida. Comisionado por Cabeza de Vaca, el capitán Francisco de Ribera entró en la tierra, según dice hasta setenta leguas hacia occidente.¹⁴¹ Con posteridad vinieron las entradas de Irala en 1547 hasta el Guapay y la de Nufrio de Chaves en 1558 que podemos considerar como la definitiva, ya que de ésta emergen la creación de la provincia y el establecimiento de Santa Cruz de la Sierra.

Después de fundar Santa Cruz de la Sierra en 1561 y pelear mucho en litigios y combates con Andrés Manso y los indómitos chiriguano, respectivamente, en 1564, Nufrio de Chaves retornó a Asunción de la cual se hallaba ausente hacía seis años; iba con objeto de recoger a su esposa e hijos y trasladarlos definitivamente a la ciudad por él fundada en la serranía de Chiquitos. Antes de él, habían llegado sus cartas hablando maravillas y fantasías del camino y sobre todo de Santa Cruz y su tierra toda; su llegada no sirvió sino para confirmar personalmente lo manifestado en sus epístolas.

más el ya citado estudio de Nordenskiöld. *The Guarani invasion of the Inca Empire etc., etc.*

¹³⁹ FULGENCIO R. MORENO, *Cuestión de límites con Bolivia*, citado, vol. II, croquis 2, 3, etc.

¹⁴⁰ El título de Adelantado se remonta a la Edad Media y se refería a los jefes de provincia. "Adelantado tanto quiere decir como home medido adelante en algunt fecho señalado por mano del rey, et por esta razon el que antiguamente era asi puesto sobre alguna grant tierra llamabanlo en latin *proeses provinciae*: et el oficio deste es muy grande, ca es puesto por mano del rey sobre todos los merinos, también sobre los de las cámaras et de los alfoques, como sobre todos los otros de las villas". Ley 22, título 9, partida 2. GREGORIO LÓPEZ, *Las siete partidas del rey don Alfonso el Sabio*, París, 1851, vol. II, pág. 81.

¹⁴¹ CABEZA DE VACA, *Naufragios y comentarios*, I, 329.

El aislamiento de Asunción y su pobreza había llegado al último extremo; sin comunicación directa con la metrópoli desde hacía alrededor de seis años, apenas si por el Perú podían tener y dar algunas noticias. Ante esto, "pensóse en abrir un camino hasta Charcas por las márgenes del río Pilcomayo, fundando una ciudad a cuarenta o cincuenta leguas de su desembocadura o sea de la Asunción".¹⁴² Sin duda para este proyecto se tuvo en cuenta que un recorrido semejante ya había sido hecho por Nufrio de Chaves en 1546.¹⁴³ El acuerdo capitular que determinó esta jornada es de abril de 1562, pero nada se hizo y mientras tanto las cartas de Nufrio de Chaves hicieron vacilar en escoger esta ruta o preferir la de Santa Cruz de la Sierra.

En febrero de 1563 se hace una intentona por la vía de los Xarayes, pero no pasó del puerto de los Itatines donde se vio detenida por una enorme creciente del río; allí se encuentran con Nufrio de Chaves, su cuñado Diego de Mendoza, Juan de Garay y otros más que iban a la Asunción y juntos retornan. Chaves enferma gravemente y apenas restablecido "declaró al gobierno las causas de su venida, exponiendo las condiciones de Santa Cruz, que la hacían preferible a cualquier población fundada en los Xarayes, y encareciendo la conveniencia de realizar por allí la proyectada jornada a Charcas. El Cabildo se declaró convencido, y del propio modo la opinión casi unánime: en tal forma que la expedición fue tomando el carácter de un éxodo cuya corriente, a no contenerse, amenazara dejar a la Asunción sin gente".¹⁴⁴

Es lo cierto que el gobernador Francisco Ortiz de Vergara, el obispo La Torre y algo más de dos centenares de vecinos de la Asunción se alistaron a marchar hacia el Perú, habiendo partido a mediados de octubre de ese año de 1564,¹⁴⁵

¹⁴² PAUL GROUSSAC, *Mendoza y Garay*, Buenos Aires, 1916, pág. 295.

¹⁴³ *Probanzas de méritos y servicios de Nufrio de Chaves*, Santa Cruz de la Sierra, 4 de junio de 1561, A.G.I. 1-4-16/21. GARAY, *Colección*, 327 y 332. MUJÍA, I, 41 y 50.

¹⁴⁴ P. GROUSSAC, *Mendoza y Garay*, citado, pág. 299.

¹⁴⁵ PAUL GROUSSAC, *Notas a "La Argentina"* de RUY DÍAZ DE GUZMÁN, en *Anales de la Biblioteca*, Buenos Aires, 1914, vol. IX, págs. 330-331.

cruzaron por el puerto de los Itatines a la margen derecha del río Paraguay y siguieron hasta los Xarayes. Indios de aquella nación a los cuales ya había hablado en su viaje de ida Nufrio de Chaves, fueron trasladados por este caudillo a las tierras que se hallaban entre los Xarayes y Santa Cruz de la Sierra. Don Nufrio se adelantó al resto de la expedición asuncena, la misma que sólo llegó a la predicha ciudad en mayo de 1565.¹⁴⁶

Allí se detuvieron por orden superior charquina, pues la Audiencia no veía con buenos ojos este éxodo de españoles y criollos mestizos al Perú donde abundaban los ociosos y más bien se buscaba algún lugar para enviarlos.¹⁴⁷ Una salida del obispo con Chaves fracasó, pues fueron asaltados en el camino del Guapay; el obispo retornó a Santa Cruz y el caudillo prosiguió a Charcas. Sólo a mediados de 1566 los expedicionarios pudieron seguir su camino; Ortiz de Vergara, el obispo y unos cuantos hombres salieron para Charcas por la vía de Condorillo, conforme ya se ha descrito más antes. En Santa Cruz de la Sierra quedaron algo así como doscientos hombres al cuidado de Hernando de Salazar, quien tenía que ayudarles hasta con alimentación.¹⁴⁸

La comisión del obispo y del gobernador no obtuvo ningún resultado positivo en Charcas, donde incluso se liaron en pleitos y acusaciones mutuas los mismos asuncenos. Hubo de retornar a Santa Cruz a recoger a su gente, de la cual mucha no quiso moverse quedándose allí, y con los restos maltrechos de su expedición emprender el camino del regreso a la Asunción, otra vez por los Xarayes, a mediados de 1568. Acompañábales don Nufrio de Chaves, Diego de Mendoza y algunos otros españoles, amén de indios amigos.

¹⁴⁶ FRANCISCO ORTIZ DE VERGARA, *Relación, etc.*, citada. TORRES DE MENDOZA, *Colección, etc.*, IV, 380 y sig.

¹⁴⁷ *Carta a S. M. del licenciado Rabanal, fiscal de Charcas, sobre que no se cumplen muchas cédulas reales, y relación de algunos males que necesitan remedio.* La Plata, 11 de mayo de 1563. A.G.I. 74-4-1. LEVILLIER, *Audiencia de Charcas*, citada, vol. I, pág. 99.

¹⁴⁸ *Probanzas de méritos y servicios de Hernando de Salazar*, Santa Cruz de la Sierra, octubre de 1568. A.G.I. Patronato, 110; ramo 15.

Más que servirles de escolta, que el número, calidad y armas de los expedicionarios hacía superflua, don Nufrio perseguía como objetivo en éste su viaje el explorar y verificar la verdad respecto de ciertas minas de metales nobles, plata y oro que habíanle anoticiado, existían en esas montañas al norte de los Xarayes, en las serranías de Mato Grosso, que efectivamente son auríferas.

Poco antes de llegar a los Xarayes, cuando se hallaban en la tierra de los Itatines, aquellos que el propio don Nufrio había amigablemente trasladado de la otra banda del río Paraguay, tuvo noticia que estos indígenas preparaban una sublevación. Ante estas informaciones y confiado en su coraje, trató de dominarlos con el ascendiente de su valor a toda prueba, de su amistad y del miedo que siempre les había infundido. Dejó a los expedicionarios y acompañado apenas de su escolta que tampoco era muy numerosa buscó y reunió a los caciques principales en el pueblo de Buezteni y estando en plena y amistosa charla, en forma traicionera fue atacado por uno de ellos llamado Saquaratan quien de un golpe feroz de macana le abrió la cabeza que la llevaba sin la protección del casco, precisamente por el ambiente amistoso y pacífico en que creía encontrarse.¹⁴⁹

El alevoso ataque a don Nufrio fue la señal —sin duda alguna convenida de antemano—, para un asalto a los soldados que acompañaban a Chaves, que eran doce, de los cuales todos fueron muertos, menos “un trompeta llamado Alejandro, que tuvo la diligencia de poder subir a su caballo y fue a dar aviso de lo sucedido a don Diego de Mendoza”.¹⁵⁰ Este había sido enviado antes por Chaves con treinta hombres como avanzada de esa su exploración minera. Ante la noticia del asesinato de su cuñado y jefe, corrió al lugar de la catástrofe y quemó el poblado, haciendo una matanza verdadera-

¹⁴⁹ *Probanzas de méritos y servicios de Nufrio y Alvaro de Chaves*, La Plata, 9 de junio de 1588. A.G.I. Patronato, 138, ramo 5. Patronato, 124, ramo 2.

¹⁵⁰ RUY DÍAZ DE GUZMÁN, *La Argentina*, libro III, capítulo XIII, publicada en los *Anales de la Biblioteca*, Buenos Aires, 1914, vol. IX, pág. 215.

mente terrible "sin reservar a hombre ni mujer, niño ni viejo, etc."¹⁵¹ Diego de Mendoza suspendió sus reconocimientos mineros y con el cadáver de su deudo, retornó a Santa Cruz de la Sierra en donde le dio cristiana sepultura, la misma que hoy se ignora dónde pueda hallarse.¹⁵² Esto ocurría más o menos en septiembre de 1568. Según Azara, de haber vivido algunos años más el ilustre caudillo, todo Mato Grosso hubiera sido español.¹⁵³

Con la muerte de Nufrio de Chaves, prácticamente quedó cortada la ruta aquella por los Xarayes al río Paraguay. En 1585 afirmábase que "el camino que los dichos españoles trajeron quando vinieron del Paraguay está serrado con gente de guerra; que hay más de diez y seis años que no se camina por la dicha rrazón, etc."¹⁵⁴ Cuando a la muerte de don Lorenzo Suárez de Figueroa fue designado gobernador de Santa Cruz don Beltrán de Otazo y Guevara, trajo consigo de su lugarteniente al maestre de campo don Fernando de Loma Portocarrero, a quien envió a los Xarayes, saliendo de Santa Cruz de la Sierra el 22 de octubre de 1596; el 14 de diciembre ya se hallaba empadronado el primer pueblo de indios, cosa de la que se ocupó hasta finalizar el año. En noviembre de 1598, hallábase ya en Santa Cruz.¹⁵⁵

Esta tentativa esporádica fue la última que se emprendió por ese lado. Santa Cruz de la Sierra no volvió más la cara hacia sus remotos orígenes rioplatenses y fue completamente absorbida por la órbita de gravitación que se iba formando alrededor del núcleo Potosí-Charcas, embrión primitivo de la nacionalidad boliviana. Un siglo más tarde, en 1674 se trataba acerca de un camino que Juan Díaz de Andino, gobernador

¹⁵¹ *Ibidem*, 217.

¹⁵² "No léjos de la plaza de San José está la sepultura de Ñuflo de Chavez", dice GABRIEL RENÉ-MORENO en *Mojos y Chiquitos*, 597. No sabemos los fundamentos en que se basa esta afirmación.

¹⁵³ FÉLIX DE AZARA, *Historia, etc.*, citada, vol. II, pág. 177.

¹⁵⁴ *Relación con documentos de Lorenzo Suárez de Figueroa, etc.*, citada. Declaración de Juan Picón, MUJÍA, II, 669.

¹⁵⁵ *Servicios muy calificados que el maestre de campo Fernando de Loma Portocarrero, etc.* A.G.I. Charcas 90. GARAY, *Colección, etc.*, 169 y sig.

del Paraguay pretendía abrir de Asunción al Perú, sea por el Pilcomayo, con balsas y canoas, o sea por Santa Cruz.¹⁵⁶ Pero todo quedó en proyecto y nada más.

VIII

El tráfico que se hacía por el camino de Charcas o del Perú, era no sólo de personas, sino comercial, pues por allí se llevaban a Potosí los productos de la tierra: hilo, tejidos diversos, conservas de frutas en dulce, arroz y sobre todo, azúcar; de retorno traíase a Santa Cruz, telas de Castilla, herramientas, vino, harina de trigo y alguna que otra mercadería de fácil colocación. El transporte debió hacerse en los primeros años a hombro de indio, de los auxiliares y sometidos que eran la misma cosa, teniendo ambos como denominador común la servidumbre de su condición social y económica.

Sin dejar por completo este sistema, usáronse más tarde, caballos y después mulas, predominando estas últimas por su mayor resistencia, mayor capacidad de carga y mayor eficiencia y adaptabilidad en los difíciles pasos de la cordillera, que apenas permitían caminar en fila india y aún así con grandes precauciones. El carruaje que hemos visto traía Hernando de Salazar en 1583, sin duda venía en piezas fragmentarias para ser armado en la llanura donde ya —con dificultades por cierto—, podía ser utilizado.

Estos caminos se construían aprovechando los accidentes del terreno; en las sierras por las laderas y orillas de ríos, arroyos y quebradas, en las cuales seguían las veredas naturales, apenas ensanchadas a golpes de pico allí donde era absolutamente indispensable. En los llanos, por el recorrido natural y en los bosques, abriendo senda a fuerza de machete, cuando era demasiado cerrado y no podían utilizarse los claros y rala-das. Nada de lo que en la dicha técnica se llama modernamen-

¹⁵⁶ Cédula real de 6 de marzo de 1674, A.G.I. Charcas, 60. Véase JOSÉ VÁZQUEZ MACHICADO, *Catálogo descriptivo del material del Archivo General de Indias de Sevilla referente a la Historia de Bolivia*, vol. I. *Patronato y Audiencia de Charcas*, N^o 1185. Inédito en poder del autor.

te "obras de arte"; todo era hecho por la necesidad y de acuerdo a lo que la naturaleza ofrecía.

Estos caminos que se han detallado, sobre todo en los llanos y bosques, no constituían una ruta exclusiva sin variación ninguna; por lo mismo de las facilidades que daba el terreno, se hacían desvíos continuamente, para evitar un mal paso, un fangal, un árbol caído que con la enormidad de su tronco y ramaje obstruía el tránsito, o bien por razón de las aguadas y pastos que debían haber en cada "pascana", como se decía en quichúa por las paradas, o lugares destinados a descansar o pernoctar. En todo caso, los dichos caminos, así variables como eran, seguían una dirección general, ya que no estaban lejos el uno del otro; de tal manera que cuando se habla de ellos, se entiende tratarse de una red en el mismo sentido de dirección, red que era usada según las conveniencias variables de una estación a otra, las lluvias, etc.

Esta misma facilidad, proporcionada por la índole llana de los terrenos, hacía practicable la construcción de caminos secretos, como los ya referidos de Diego de Mendoza en la época de su rebelión o más antes aún, cuando las primeras entradas de don Nufrio y en sus luchas con los indios, como aquellos de que habla el *Requerimiento* que le hicieron sus soldados poco antes de abandonarle cerca del Guapay el día de San Juan de 1559.¹⁵⁷

A esto hay que añadir las innumerables sendas indígenas usadas con uno y otro objeto, sendas que se multiplicaban al infinito, por el natural nómada de esas tribus, cuanto por las necesidades de sus guerras, en las cuales los chiriguanos "tienen por costumbre o ambición que cuando salen a conquistas, no han de yr por donde otros vinieron sino que an de abrir camino nuevo"¹⁵⁸.

Cerrada la vinculación al río Paraguay, sólo quedaba la de Charcas y ya sabemos cuán peligrosa era; la población de

¹⁵⁷ DÍAZ DE GUZMÁN, *La Argentina*, libro III, cap. V, edición Groussac, citada, pág. 182.

¹⁵⁸ *Informe del licenciado Polo de Ondegardo sobre el origen de los chiriguanos, etc.*, A.G.I. 2-4-1/13. MUJÍA, II, 83.

Nufrio de Chaves, ya se ha dicho en medio de qué barbarismos vivía, motivando que sus pobladores tuvieran que vivir siempre en pie de guerra, o más propiamente hablando en guerra perpetua con los bárbaros circundantes. Esta situación, así como las fundaciones de San Lorenzo de la Frontera, Santiago del Puerto y San Francisco de Alfaro, fueron rudos golpes, pues quitaban gente a la ya agonizante Santa Cruz de la Sierra, no obstante de todo lo que se luchó en contrario; por factores de todo orden y hasta de la propia naturaleza, estaba destinada a perecer.

En 1597, el Cabildo de Santa Cruz de la Sierra pide la traslación de la ciudad,¹⁵⁹ cosa que por cierto ya había sido ordenada en 1575 por el virrey Toledo.¹⁶⁰ Parte de la población fue llevada en 1601 de la serranía de Chiquitos a Cotoca en las inmediaciones de San Lorenzo.¹⁶¹ El resto fue trasladado alrededor de 1604 por el fiscal de la Audiencia de Charcas Francisco de Alfaro.¹⁶² Con estos traslados, en las orillas apacibles del Sutós sólo quedaron unas cuantas ruinas de las construcciones de barro que no debieron durar mucho ante los avances de la selva y la inclemencia de la intemperie.

Cincuenta españoles con buena cantidad de ganados, con Gonzalo de Solís Holguín a la cabeza y previa la venia del fiscal, en octubre de 1604 se trasladaron a tierra de los Timbúes y fundaron allí la ciudad de San Francisco de Alfaro el 16 de agosto de 1605, sobre los asientos que ya tenían allí desde el año anterior. Este pueblo estaba a orillas del río San

¹⁵⁹ *Carta de la Audiencia de Charcas acerca de cuanto consideraba de importancia y digno de consultar a S. M.*, La Plata, 10 de abril de 1597. A.G.I. 74-4-2. LEVILLIER, *Audiencia*, III, 315.

¹⁶⁰ *Comisión dada por el virrey del Perú Don Francisco de Toledo al Gobernador Juan Pérez de Zorita para trasladar la población de Santa Cruz de la Sierra a los llanos de Grigotá*, citada. GARAY, *Colección*, 642 y sig.

¹⁶¹ *Probanzas de méritos y servicios de don Gonzalo de Solís Holguín*, La Plata, 17 de marzo de 1603. A. G. I. 74-4-37. MUJÍA, III, 75.

¹⁶² *Cartas del licenciado Ruiz Bejarano, etc.*, La Plata, 20 y 27 de noviembre de 1606, publicadas en ENRIQUE FINOT, *Historia de la conquista del Oriente Boliviano*, citado, págs. 233-234. *Relación de los servicios de don Francisco de Alfaro*, Madrid, 23 de diciembre de 1630. A.G.I. 70-1-5. MUJÍA, III, 361.

Miguel y sobre las ruinas o no lejos de la antigua Santiago del Puerto.¹⁶³

Desaparecida Santa Cruz de la Sierra de la serranía de Chiquitos el camino entre ésta y aquélla, dejó de transitarse, por no haber razón para ello. A nadie interesaba ya lo que quedaba al oriente, pues toda la actividad de San Lorenzo, en el sentido económico, político, administrativo, etc., estaba íntegra y absolutamente volcada hacia occidente, hacia Charcas. Como nada había que hacer ni traer de Chiquitos, nadie se preocupó de ese camino que en poco tiempo más quedó completamente obstruido, hasta el extremo de no quedar ni los rastros de alguna vez haberse transitado por allí.

Cuando en el siglo XVII, la Compañía de Jesús estableció sus misiones en Chiquitos, en 1698 el P. Felipe Suárez fundaba la misión de San José¹⁶⁴ a pocos kilómetros de la antigua Santa Cruz. Restablecióse entonces el camino directo a Santa Cruz, máxime cuando San José "era capital y emporio de las misiones occidentales y orientales de Chiquitos", según René-Moreno, quien añade que dicho camino fue "abandonado desde poco antes del extrañamiento y por causas que se ignoran" y que "su apertura dio mucha margen a trámites, dilatorias y contradicciones durante veinticinco años en Santa Cruz, Chiquitos y Chuquisaca".

Pero en Santa Cruz persistía aún el espíritu y el recuerdo de la vieja ciudad chiquitana, a la que casi identificaban con San José, por razón de más o menos coincidir en su ubicación geográfica. La reanudación del tráfico, aunque sólo para jesuitas, indígenas misionarios y algún raro español o criollo, hizo revivir los antiguos vínculos y la nostalgia de la añorada ciudad, a la cual se sentían más que nunca ligados por el cariño y la gratitud que a todo hombre sujeta al suelo que le vio nacer o de donde proviene su estirpe. Tal pasaba con los

¹⁶³ *Probanzas de méritos y servicios de Gonzalo de Solís Holguín*, Declaración de Francisco de Alfaro La Plata, 22 de febrero de 1608. A.G.I. Charcas, 52.

¹⁶⁴ JOSÉ AGUIRRE ACHÁ, *La Antigua Provincia de Chiquitos*, La Paz, 1933, pág. 44.

cruceños de San Lorenzo que incluso llegaron a imponer el nombre de la ciudad chiquitana por encima del jurídico de aquella que los cobijaba generosa. Y estos recuerdos y vinculaciones sentimentales entre Santa Cruz y la que fuera su cuna, estaban incluso envueltos en un marco de leyenda. René-Moreno cuenta de la colonial Santa Cruz lo que sigue:

“Ciudad rodeada entonces de selvas sombrías, acometida hasta en sus calles y plazas por florestas que amenazaban tragarse los edificios, sacudida por huracanes bramadores, anegada por lluvias torrenciales, iluminada por rayos y relámpagos pavorosos, en Santa Cruz la solitaria vida colonial echaba su rica imaginación de los trópicos a divagar a través de todos los misterios y de todas las fantasías sobrehumanas, echábalas al campo inaudito de las maravillas propias de la superstición más desenfrenada. Se creía en duendes, en ánimas que penaban en torno de las iglesias, en sombras de difuntos aparecidas dentro del aposento, en que ángeles arrastraban zurriones de dinero cuando tronaba, en los mismos demonios venidos a la hora de la muerte a disputar su presa al cura, etc., etc.

“De las ruinas de Santa Cruz la antigua, los ancianos que habían estado en San José contaban casos de gemidos nocturnos, de galerías subterráneas con ignoto paradero, de fantasmas vagabundos, de tesoros defendidos por cierto dragón oculto entre zarzales, etc. De la travesía a San José se contaban el año 1786 cosas portentosas que han llegado hasta nuestros días. Un *curichi* había con basiliscos nocturnos de ojos flamígeros y que se reflejaban en las aguas dando en gran manera a la ciénaga el aspecto de una boca del averno. La leyenda de la “Pampa del Arbol Solo” viene de allí. Contábase de un jesuíta que sesteando y rezando se mecía en una altísima hamaca, pendiente de dos enormes tamarindos del camino. Y contábase que cuando iba a acontecer no sé qué cosa a los transeúntes, decía en la noche el jesuíta con una voz fatídica que hacía estremecerse a las antas y a los jabalíes:

¡Abraham, Abraham!
¿Durmiendo o velando están?

“Cuando algún caminante había acertado a pisar sobre cierta sepultura en una selva muy sombría los días de “sur y chilchi” (cierzo frío con llovizna), las once campanas de la torre morisca de San José doblaban solas que era un asombro”.¹⁶⁵

Como podrá verse, la soledad de esos caminos, las fuerzas vivas de la naturaleza que se mostraban en toda su omnipotencia, el recuerdo de tantas cosas que por allí habían pasado con rastros de sangre y de muerte, contribuían a formar alrededor de esas rutas un halo de encantamiento y de misterio. El espíritu del hombre, siempre deja un resabio a los arcanos inescrutables cuando se trata de algo que se relaciona con el más allá. Así por ejemplo en Dinamarca una mujer en cinta “tendrá un penoso alumbramiento si no escupe tres veces cuando camina por un sitio en el que se haya puesto un cuchillo; en Irlanda, la que pisa una tumba dará a luz un hijo contrahecho, a no ser que se arrodille enseguida recitando una plegaria y haga tres cruces en tierra con la suela de su zapato”.¹⁶⁶ Como se ve, las supersticiones que existían en el Santa Cruz colonial, corren parejas con muchas en actual creencia de pueblos europeos.

Este camino directo de San Lorenzo a Santa Cruz o a San José, se dejó de transitar y con tal motivo se cerró. El tráfico se hacía por el arco que formaban las misiones, con lo cual la distancia entre ambas poblaciones, se alargaba hasta alrededor de doscientas leguas, cuando en realidad no eran sino cincuenta. Fue preciso que el genio emprendedor de don Miguel Suárez Arana reabra la vieja ruta en la segunda mitad del pasado siglo, acortándola aún más por ser más recta, para que otra vez estuviese unida Santa Cruz de la Sierra con su cuna de la serranía de Chiquitos.

De los primitivos caminos, anteriores a la expedición de 1542 y 1543, los indios pobladores daban muy vagas noticias. En las inmediaciones del puerto de los Reyes, Cabeza de Vaca,

¹⁶⁵ *Mojos y Chiquitos*, págs. 583-584.

¹⁶⁶ PABLO SEBILLOT, *El paganismo contemporáneo en los pueblos celto-latinos*, trad. esp., Madrid, 1914, pág. 39.

encontró dos rancheríos de indios chanés de los "que truxo García de la tierra adentro y tomaron mugeres en aquella tierra"; éstos sólo hablaban de haber combatido y huído hasta allí "y que no osaron yr por el propio camino que auian venido con García porque los Guaraníes los alcançaran y mataran, y a esta causa no saben si están lexos ni cerca de las poblaciones de la tierra adentro, y que por no la saber, ni saber el camino nunca más se ha buuelto a su tierra, etc." Esto no pasa de ser una patraña de esos aborígenas, que como todos los de estadio cultural, se distinguen especialmente por su gran sentido de orientación;¹⁶⁷ si lo hubiesen querido, habrían sabido perfectamente por dónde debían volver a sus lares del Guapay.

Los propios indios Xarayes, declaraban no conocer ese camino hacia occidente, porque nunca habían ido hacia esas tierras y tampoco tenían noticias de ellas. Pero añadía el jefe que el indio que les servía de intérprete con los soldados de Cabeza de Vaca, "era de la generación de los Guaraníes, auía ydo a las poblaciones de la tierra adentro y sabía el camino por dónde auían de yr, que por hazer plazer al principal de los christianos se lo embiaría para que fuesse a enseñarles el camino".

Cuando este indio guía fue llevado al puerto de los Reyes donde se encontraba Cabeza de Vaca, se lo interrogó convenientemente acerca de esa ruta y el guaraní "dixo que ha mucho tiempo que anduvo por el camino y quando los de su generación passaron, que yuan abriendo camino y cortando árboles y desmontando la tierra, que estaua muy fragosa, y que ya aquellos caminos le parece que serán tornados a cerrar del monte e yerua, porque nunca más los tornó a ver ni andar por ellos, pero le parece que començando a yr por el camino lo sabrá seguir e yr por él, etc., etc."¹⁶⁸ Como se ve la selva había cerrado los viejos caminos, pero les quedaba el rumbo a estos hijos de los bosques y bien podían confiarse los espa-

¹⁶⁷ HERBERT SPENCER, *Los datos de la sociología*, trad. esp., Madrid, s/d., vol. I, pág. 119.

¹⁶⁸ CABEZA DE VACA, *Naufragios y comentarios*, I, 291, 292, 301 y 306, *passim*.

ños, debiendo ellos a su vez abrir la senda misma con ayuda de sus auxiliares aborígenas.

IX

Existía otra ruta que partía también de las regiones de Santa Cruz de la Sierra, tanto de la ciudad misma en su primitiva ubicación, cuanto de los llanos de Grigotá, ruta que más que ninguna otra conducía a tierras de leyenda; era la que se dirigía al norte, hacia la región de los Mojos. No entra ni en los propósitos ni en los límites de estas notas el ahondar en los mitos que presidieron esas jornadas tanto del Perú como del Río de la Plata hacia el noroeste. Simplemente quede constancia que existían confusas leyendas del Dorado, la Sierra de la Plata, el país de las Amazonas, el Gran Paititi, el Enin, el Gran Moxo, el Rey Blanco, etc., cuya ubicación variaba tanto como el espejismo crédulo de los conquistadores o la versátil mendacidad indígena, pero que más o menos se uniformaban en señalar su derrotero en un vago rumbo norte. Todas las expediciones venidas del Sud, desde la de Juan de Ayolas en 1537, tenían como objetivo inmediato o lejano, ese encantado país de Mojos; pero ninguno llegó hasta allí y las más de las veces ni siquiera se aproximaron; por tal motivo no vale la pena de hablar de ellas, máxime si estos apuntes sólo se refieren a caminos.

El primero que partiendo de la región del Plata o sus alrededores, parece que se acercó más a lo que se halla hoy el Beni, —el antiguo Mojos—, fue nada menos que don Nufrio de Chaves. El intrépido capitán había salido de Asunción en febrero de 1558; desembarcó en los Reyes o sus inmediaciones, ya que menciona el puerto de Santiago en los mismos Xarayes, y se internó en tierra con rumbo “hueste nordeste”,¹⁶⁹ el mismo que hay que interpretar W.N.W. 67° 30' 0, hasta llegar al río de San Miguel, según conjeturas muy verosímiles

¹⁶⁹ *Información de servicios de don Nufrio de Chaves*, Santa Cruz de la Sierra, 5 de mayo de 1561. A.G.I. 1-4-16/21. GARAY, *Colección*, 328.

y lógicas de Finot,¹⁷⁰ y el grado 15° de latitud, alcanzando los llanos de Mojos según Groussac.¹⁷¹ Esto sucedía en los meses primeros de 1559 ya que el 24 de junio de ese año, Chaves era abandonado por gran número de sus compañeros quienes se regresaron a Asunción.¹⁷²

Nufrio de Chaves bajó hacia el sud; comisionó a Hernando de Salazar para abrir camino, y así llegaron a lo de los indios tomacocíes;¹⁷³ fundó allí, a orillas del Guapay el pueblo de la Nueva Asunción el 10. de agosto de dicho año de 1559, pueblo de tan efímera existencia como el de la Barranca, edificado en frente suyo y con el cual habría de identificarse. En estas circunstancias efectuóse el tropiezo con Andrés Manso y su tropa. A dirimir la cuestión ante el visorrey marchó Chaves a Lima de donde retornó con el título de Teniente de Gobernador de Mojos.¹⁷⁴ Las diversas incidencias de su vida: fundaciones, repoblaciones y sobre todo, la guerra perpetua con el barbarismo circundante, no le permitieron volver hacia ese Dorado que afiebraba las mentes de todos los conquistadores.

El 17 de octubre de 1580 el virrey Toledo designaba a don Lorenzo Suárez de Figueroa, gobernador de Santa Cruz de la Sierra; como el agraciado se hallaba allí en Lima, recibió de inmediato su título y el año siguiente el 3 de julio, se posesionaba de él por ante el cabildo de la ciudad cabecera de la gobernación. El 8 de octubre de 1583, en la Plata solicitaba recepción de probanzas de sus méritos y servicios, entre los cuales se halla "la jornada y descubrimiento de las provincias de los timbúes y mojos". Por tanto, esta expedición, puede

¹⁷⁰ ENRIQUE FINOT, *Historia de la conquista, etc.*, pág. 159.

¹⁷¹ PAUL GROUSSAC, *Mendoza y Garay*, Buenos Aires, 1916, pág. 285.

¹⁷² HERNANDO DE SALAZAR Y NUFRIO DE CHAVES, *Memoria y resolución de los casos y cosas sucedidas en la tierra desde la gobernación de Juan de Ayolas que sea en gloria (1559)*. A.G.I. Patronato, 72-5-9. GARAY, *Colección*, 291.

¹⁷³ *Probanzas de méritos y servicios de Hernando de Salazar*, Santa Cruz de la Sierra, 29 de diciembre de 1562. A.G.I. Patronato, 110, ramo 15. GARAY, *Colección*, pág. 378.

¹⁷⁴ MUJÍA, I, 64-65.

muy bien ubicarse en el transcurso del año 1582, más o menos. Las actuaciones dicen que sojuzgó muchas tribus, allí donde antes no había entrado ningún cristiano y que a todos dejó muy sujetos y en paz y que si no fundó pueblo fue por tener muy poca gente.¹⁷⁵ No se conoce cuál sería su recorrido, pero es probable que haya seguido en líneas generales la ruta de Chaves.

La región de los Timbúes debió estar más o menos a la altura del paralelo 16° entre los llanos de Grigotá y los de Mojos; eran indios amigos de Suárez de Figueroa, a quienes éste acudía por víveres en algunos casos, como por ejemplo en 1594. El camino que conducía allí no sabemos cuál era, pero es presumible partía directamente de Santa Cruz de la Sierra, ya que de esta población envió en la predicha oportunidad sus comisionados Suárez de Figueroa, al saber la difícil situación de Santiago del Puerto, sitiado por los indios rebeldes.¹⁷⁶

La entrada a Mojos era una cosa que obsesionaba a Suárez de Figueroa, a más de estarle impuesta en el nuevo título que le expidió el visorey segundo marqués de Cañete.¹⁷⁷ Como una base para tal expedición fue la antes referida ciudad de Santiago del Puerto que fundara el 27 de diciembre de 1592 a orillas del río de San Miguel, según todas las probabilidades; ciudad de muy breve existencia, ya que desaparecería dos años más tarde. En 1594, decidió hacer una tentativa seria, a cuya noticia los ociosos de Potosí y Charcas se apresuraron a trasladarse a San Lorenzo el Real o San Lorenzo de la Frontera, tanto en su transitoria ubicación de Cotoca, como en su definitiva de la Punta de San Bartolomé. Entre uno y otro punto residieron un año algo así como 150 hombres del Perú venidos, que vivieron todo ese tiempo a costa de los infelices po-

¹⁷⁵ *Probanzas de méritos y servicios de don Lorenzo Suárez de Figueroa y de don Juan de Avila y Zárate*. A.G.I. Charcas, 44.

¹⁷⁶ MARCOS JIMÉNEZ DE LA ESPADA, *Relaciones Geográficas de Indias*, Madrid, 1883, vol. II, Anexos, pág. LXVII.

¹⁷⁷ Los Reyes, 30 de septiembre de 1592. A.G.I. 74-4-29. MUJÍA, III, 15, 18, etc.

¹⁷⁸ *Representación de los vecinos de San Lorenzo en favor de Solís Holguín*, San Lorenzo el Real, 23 de julio de 1596. A.G.I. 74-4-37. MUJÍA, III, 153.

bladores y se llevaron cuantos víveres pudieron; la ciudad quedó temblando.¹⁷⁸

Como hombre experimentado, don Lorenzo Suárez de Figueroa preparó la expedición tanto por vía fluvial, siguiendo las aguas del Guapay, como por tierra. En junio de 1595, envió una avanzada de 18 soldados y 40 indios, todos los cuales bajaron en canoas y a los pocos días tropezaban con las primeras tribus aborígenas. Treinta días después a mediados de julio, el grueso de la expedición emprendió la marcha; la componían cincuenta soldados, trescientos caballos y gran cantidad de indígenas, tanto para el transporte de la carga, como en calidad de guerreros auxiliares. Una parte bajó las aguas del Guapay y la otra siguió bordeando el río. Como Suárez de Figueroa estaba muy enfermo, encomendó la jefatura de la expedición al capitán Juan de Torres Palomino.

Camino terrestre no existía y tenían que abrirlo los expedicionarios. El jesuita Jerónimo de Audión nos ha dejado un relato de las incidencias de este viaje, que son sumamente interesantes. Muy lentamente marchaba la tropa por los pantanales que habían quedado de la época lluviosa, estancándose en esos terrenos eminentemente anegadizos, y en cuyos árboles podían verse las señales hasta qué altura habían subido las aguas, altura que en muchas ocasiones llegaba a dos metros. El bosque hacía cada vez más enmarañado y era fuerza emplear sin descanso el hacha y el machete para abrirse paso; hubo días en que con este ritmo no se llegó a avanzar más de dos o tres leguas en toda la jornada, agregándose a todo ello las hostilidades de los indios que negábanles víveres y los rechazaban con flechas envenenadas.¹⁷⁹

Así marchaban esos fieros conquistadores, sin miedo a nada ni a nadie y sin escatimar esfuerzos ni sacrificios; el desconocimiento indígena del manejo de las herramientas europeas, debe haberles obligado muchas veces a utilizarlas personalmente, sobre todo, cuando se pretendía un trabajo verdaderamente eficiente y de urgencia. Un testigo presencial

¹⁷⁹ JIMÉNEZ DE LA ESPADA, *Relaciones Geográficas, etc.*, citadas, vol. II, Anexos, págs. LXXIX y sig.

cuenta haber visto a Hernando de Salazar en persona abriendo las sendas con su machete "y una chryspa de maíz el onbro y sus armas a questas y dando puños de maíz a aquellos soldados que venyan flacos anymándolos que se esforçaren que presto llegarían a poblado, etc." A esto hay que agregar muchas hambres, ya que el mismo testigo dice que cuando la jornada de febrero de 1553 con Irala, por necesidad "comyan perros, caballos y otros animales, etc."¹⁸⁰

Los expedicionarios de Palomino enviaron una comisión a San Lorenzo a pedir socorro, la misma que se encontró con la ingrata nueva de la muerte del gobernador Suárez de Figueroa, acaecida el 15 de agosto de 1595. Interinamente, el cabildo confirió dichas funciones al Teniente de Gobernador don Gonzalo de Solís Holguín, quien envió embarcaciones con muchos víveres en auxilio de los expedicionarios de Mojos,¹⁸¹ que muy posible se hallaban ya a la altura del paralelo 14° ó 13°, pues se habla de un recorrido superior a cien leguas¹⁸² el mismo que hay que tomar con desconfianza. Habían hallado indios pacíficos, con pueblos muy aseados y encontrábanse contentos del viaje. Sin embargo, la noticia de la muerte de Suárez de Figueroa, que era en realidad el jefe moral y económico de la expedición, les hizo desistir y retornaron a San Lorenzo.

El aseo personal y de habitaciones de los indios mojos, debe haber asombrado a esos conquistadores españoles que al igual de todos los europeos de entonces, no sabían lo que era bañarse. Es de sobra conocido que hombres y mujeres del viejo mundo en el siglo XVI "olían que apestaban", y que mientras "los nobles franceses podían distinguirse de lejos a causa de su mal olor", del otro lado del Rhin, "las mujeres alemanas se lavaban el cuerpo a lo sumo una o dos veces al año".¹⁸³ En estos

¹⁸⁰ *Probanzas de méritos y servicios de Hernando de Salazar*, Declaración de Hernando Campos, Santa Cruz de la Sierra, 7 de enero de 1563. A.G.I. Patronato, 110, r. 15. GARAY, *Colección*, págs. 383 y 385.

¹⁸¹ *Información de servicios de don Gonzalo de Solís Holguín*, Declaración de Bernardo de la Rivera Altamirano, La Plata, 18 de marzo de 1603. A.G.I. 74-4-37. MUJÍA, III, 87.

¹⁸² *Ibidem*, MUJÍA, III, 87.

¹⁸³ MAX VON BOEHM, *La moda*, citada, vol. II, pág. 217-218.

aspectos higiénicos, esos infelices bárbaros, en plena infancia de la humanidad, sin gobierno y con religiones muy primitivas,¹⁸⁴ podían dar lecciones a los peninsulares y en general a todos los europeos del siglo XVI.

Es de suponerse que esa misma ruta de 1595, seguiría el gobernador Juan de Mendoza Mate de Luna en su desgraciada expedición de alrededor de 1603; fundó Trinidad, pero tuvo un desastroso final.¹⁸⁵ Catorce años más tarde, en 1617, Gonzalo de Solís Holguín emprendió la misma campaña, pero lo hizo por tierra, saliendo de San Lorenzo hacia San Francisco de Alfaro en el río de San Miguel, y de allí en dirección norte hasta llegar a la tierra de los Torococíes.¹⁸⁶ Las entradas de los jesuitas en el siglo XVII fueron por la vía fluvial, por ser la más cómoda y la más conocida, vía que constituyó siempre la vinculación de Mojos con Santa Cruz de la Sierra por los puertos de Jorés, de Higuerones y algunos otros más, según las estaciones, las variaciones del río y las comodidades del momento.

Como detalle curioso de esta expedición de 1595, y como dato sobre la índole y calidad de la soldadesca que la formaba, está el que trae el referido jesuíta Jerónimo de Audión, quien ante lo soez y blasfema que era esa gente, hubo de valerse del recurso de fundar la "Cofradía del Nombre de Jesús de los Juramentos", a la cual hizo ingresar a casi todos, y añade que así obtuvo mucha enmienda. Conste que todos eran católicos hasta el fanatismo, y además que la blasfemia se hallaba severamente prohibida por diversas y enérgicas prescripciones legales,¹⁸⁷ lo cual no era óbice para que sea usual en boca de tales

¹⁸⁴ P. DIEGO FRANCISCO ALTAMIRANO, *Historia de la misión de Mojos*, La Paz, 1891, págs. 25-26.

¹⁸⁵ *Carta a S. M. del virrey don Luis de Velasco sobre disturbios en Santa Cruz de la Sierra y primeras fundaciones de pueblos en la provincia de Mojos*, Callao, 10 de mayo de 1604. A.G.I. 70-1-34. MUJÍA, III, 161 y sig.

¹⁸⁶ *Primera carta del virrey en que cuenta a su magestad del descubrimiento que hizo el general Gonçalo de Solís Holguín*, Los Reyes, 10 de abril de 1618. A.G.I. Charcas, 52.

¹⁸⁷ Leyes que se remontaban a las Partidas, ratificadas por disposiciones de 1387, 1462, 1476, etc., penaban las diversas formas de blasfemia con corte de la lengua, azotes, pérdida de la mitad de los bienes, destie-

hombres que no brillaban ni por su finura de modales, ni por sus recatadas costumbres, ni por su lenguaje, ni por los quilates de su ética.

X

Mucho antes de su entrada definitiva a tierras que después serían su gobernación, Nufrio de Chaves, había intentado otro acercamiento al Perú y al cual ya hemos hecho anteriormente una ligera referencia. En marzo de 1546 con treinta españoles subió el río Pilcomayo que desemboca en el río Paraguay casi frente a Asunción. Posiblemente las canoas que llevó no le sirvieron gran cosa, ya que está probada la escasa o nula navegabilidad del Pilcomayo o Araguay como se llamaba en el siglo XVI. En su recorrido luchó Chaves con las tribus de sus orillas y alcanzó a llegar hasta las primeras estribaciones de los Andes que por ese lado podían alcanzarse, pues habla de que "descubrió las sierras del Perú". Sin duda este lugar debe ser donde se asienta hoy día la población de Villamontes, que está ubicada precisamente al pie de la cordillera. Chaves no pasó más adelante y de este punto retornó a su base de Asunción.¹⁸⁸

En la *Relación verdadera del asiento de Santa Cruz de la Sierra*, de más o menos 1573 y atribuida a Ruiz González Maldonado, se habla de la vinculación de esta ruta con el Parapetí en los términos siguientes: "Este camino de Condorillo y Pilcomayo abajo, parece que gente de guerra lo podría pasar, sabiendo el tiempo, porque se saben algunos nombres de gentes cercanas a él, como son: de esta parte los Tobas, que se dice

rros, galeras, clavárseles la lengua, etc., y debía de aplicarse la sanción sin consideraciones de ninguna clase a la categoría de las personas. (Leyes 1 a 7 del título 5 del libro 12 de la *Novísima Recopilación* de 1805). Fuera de aplicarse estas leyes en Indias con carácter general, existían prohibiciones expresas sobre todo en viajes, dando jurisdicción al jefe de la armada o general de mar para aplicar el castigo. (Ley 2, título 1 del libro 7; ley 51, título 15, libro 9 y ley 33, título 24 del libro 9 de la *Recopilación* de 1680).

¹⁸⁸ *Información de servicios de Nufrio de Chaves*, citada. GARAY, *Colección*, 327 y 332. MUJÍA, I, 41 y 50.

que labran alguna comida; Comoguaques, cazadores; Nocegue, también cazadores que son cerca de Asunción en las riberas del Pilcomayo; y si el Manso no muriera, tenía determinado de verlo, teniendo más gente".¹⁸⁹

El párrafo copiado nos demuestra que el recorrido de Asunción a los Andes por el Pilcomayo era conocido al menos de referencia y que hasta se tenía noticia de sus tribus: todo sin duda debido a la exploración Chaves de 1546. Además, nos enseña también el propósito que tenía Manso de entrar en esas tierras de su jurisdicción¹⁹⁰ y descender por el Pilcomayo, es decir repetir el camino de don Nufrio, pero en sentido inverso. Curioso destino el de Manso, de ir siempre en contra o en pos de las huellas de Chaves! Con la muerte de Manso tal proyecto quedó sin ejecución. En 1564, cuando el viaje del obispo, gobernador y vecinos de Asunción a Charcas, se pensó el primer momento seguir esa ruta de Chaves en 1546 considerada como más directa al Perú, tal cual antes se ha dicho.¹⁹¹

No es fácil reconstruir a la fecha el recorrido de todos esos caminos, ubicándolos con referencia a las actuales poblaciones. Con todo, el camino real de Charcas a Santa Cruz de la Sierra al salir de la sede audiencial, llegaba a Mizque pasando posiblemente por Aiquile; de Mizque seguía por Pojo, Comarapa, Pulquina, Samaipata y las Horcas de Chaves ya en los llanos de Grigotá. El otro camino, iba por Tarabuco, Zudáñez, Padilla y puede que dando la vuelta por Monteagudo, llegaría a Gutiérrez, de donde continuaría en línea recta al norte faldeando la cordillera, atravesaría el Guapay para llegar a la actual Santa Cruz de la Sierra en el centro de los llanos de Grigotá, en donde entroncaría con el camino real de Charcas por Pojo.

De los llanos de Grigotá a Santa Cruz la Vieja, el camino primitivo debió seguir más o menos cruzando el Guapay por Puerto Banegas a los 17° 30', ubicación aproximada de Nueva

¹⁸⁹ MUJÍA, I, 526.

¹⁹⁰ GROUSSAC, *Mendoza y Garay*, pág. 291.

¹⁹¹ ORTIZ DE VERGARA, *Relación, etc.*, citada. TORRES DE MENDOZA, *Colección*, IV, 380.

Asunción, la Barranca y la primera San Lorenzo, cerca de Madrecitas; continuar por el actual recorrido de Palmarito, de donde haría un cuarto de círculo hacia oriente, el mismo que cortando los ríos Zapocó Norte y Zapocó Sud, Santa Bárbara y San Nicolás, terminaría en la sierra de San José en cuya falda se asentaba la ciudad de Nufrio de Chaves.

Las continuas salidas de la gente de Santa Cruz de la Sierra en su eterna guerra con los chiriguano, les hizo conocer mejor la tierra y encontrar una vinculación más directa con los llanos de Grigotá. A esta nueva ruta se refiere el Presidente de la Audiencia de Charcas, licenciado Juan López de Cepeda en carta a S.M., fechada en La Plata el 12 de marzo de 1593. Al hablar de la nueva cuanto efímera población fundada a fines del año anterior por don Lorenzo Suárez de Figueroa con el nombre de Santiago del Puerto, dice hallarse "en mitad de la distancia que ay desta ciudad de San Lorenzo el Real a la de Santa Cruz por el nuevo camino que para ello se ha abierto más breve y de mejores pastos que lo era el viejo que casi de todo esto carecía"¹⁹².

Este camino más corto, debió ser disminuyendo el arco de la curva, puede que pasando por el actual lugar de Pailas, o más al norte y quizá por el mismo Puerto Banegas, para seguir hacia San Miguelito, cruzando el río San Miguel más al sud de su confluencia con el Zapocó Sud, continuando por el norte de la laguna Concepción y para evitar los curiches de San Manuel y otros, los dejaría al mediodía, de manera de llegar a Santa Cruz de la Sierra en la serranía actual de San José de Chiquitos. Es de suponerse que, después de cruzar el Guapay y con el fin de asegurar los abastecimientos, se debió de haber buscado y seguido en lo posible el curso de algún río, que en este caso sería el San Miguel. Ubicando Santiago del Puerto en el dicho río San Miguel, como es lo más probable, se comprende la frase del Presidente de Charcas, pues efectivamente se hallaría a la mitad de camino entre San Lorenzo y Santa Cruz la Vieja.

Cuando en 1604 el fiscal de Charcas don Francisco de

¹⁹² A.G.I. Charcas, 17. LEVILLIER, *Audiencia*, III, 164.

Alfaro fue a poner orden en San Lorenzo y su circunscripción, llevó también el encargo de trasladar definitivamente lo que aun quedaba de Santa Cruz de la Sierra en la serranía de Chiquitos; acompañado por Gonzalo de Solís Holguín procedió a ello de fines de julio al 1º de noviembre que abandonó el último la ciudad de Nufrio de Chaves. En esta traslación, como escaseaba el agua, al punto de detenerse el éxodo por ello, el ganado hubo de ser llevado por varios otros caminos a fin de que no inutilicen y agoten la poca agua existente y destinada a los pobladores. Fuera de esto, se deja constancia de que el camino del Guapay era muy cerrado por lo espeso del monte, razón por la cual autorizó Alfaro que cincuenta españoles se fueran con todo el ganado que quisieran a los Timbúes a fundar población¹⁹³ la que, conforme queda dicho en noviembre se llamó San Francisco de Alfaro. Ese camino serviría también para futuras entradas a Mojos.

El otro camino a Mojos, el usual y que se utilizó durante toda la colonia y continuó bajo la república, era de San Lorenzo a los puertos del Guapay, sea Jorés o Higueros y de aquí aguas abajo hasta llegar al Mamoré y continuar por sus caudalosas corrientes, y en cuyas orillas se hallaban ubicados los principales pueblos de Mojos.

De la vieja Santa Cruz, el camino a los Xarayes sobre el río Paraguay era por alturas, o sea por San Juan y Santo Corazón, dejando al sud la serranía de Sunsás, hasta llegar a los bañados cerca de la laguna Gaiba y posiblemente entre ésta y Mandioré. No hay que olvidar que los españoles llamaban laguna de los Xarayes a toda esa zona inundadiza entre los 17° 30' y 18° 30', que rodeaba ambas márgenes del río Paraguay.

En cuanto al recorrido hecho por Francisco Ortiz de Vergara con el obispo de Asunción en 1566 de Santa Cruz de la Sierra a Charcas por las ruinas de Santo Domingo de la

¹⁹³ *Informaciones de méritos y servicios de Gonzalo de Solís Holguín*, Declaración de Francisco de Alfaro, La Plata, 22 de febrero de 1608. *Título de Capitán General en favor de Gonzalo de Solís Holguín*, Santa Cruz de la Sierra, 4 de octubre de 1604. A.G.I. Charcas, 52.

Nueva Rioja, el Parapeti o Condorillo, más o menos a la altura del paralelo $19^{\circ} 30'$,¹⁹⁴ debe haber sido —según el relato—, a través de los bañados del Izozog o dejándolos al occidente para después cruzar el Condorillo frente a las ruinas de la ciudad de Andrés Manso. Se trata de regiones desconocidas hoy en día y completamente inhóspitas al parecer y tal aventura es una verdadera hazaña que no se ha repetido hasta 1931 en que exploraciones militares entraron a tales zonas.¹⁹⁵

El camino a los Timbúes debe haber sido del actual San José a San Javier y el río San Miguel y El Puente, pues parece ser ésta la comarca que habitaban los dichos indios amigos y favorecedores del gobernador Suárez de Figueroa. El camino de 1617 de Solís Holguín a los Torococíos, por el hecho de hablar de dos sierras entre las cuales hubo de pasar,¹⁹⁶ nos hace que lo ubiquemos conjeturalmente entre las llamadas de San Simón y el cerro de las Abejas, o sea la ruta hacia el Carmen, siguiendo en parte más o menos el curso del río Negro.

Este camino partía de la población de San Francisco de Alfaro, ciudad fundada por Gonzalo de Solís Holguín el 16 de agosto de 1605, sobre los establecimientos que allí instalara el año anterior con esos cincuenta españoles que autorizara el fiscal Alfaro saliesen de Santa Cruz de la Sierra en estado de abandono ya hacia los Timbúes; en homenaje al fiscal la ciudad llevó el nombre de su santo. En cuanto al sitio en que se ubicó esta ciudad, sólo sabemos que fue en tierra de los Timbúes como queda dicho,¹⁹⁷ sobre el río San Miguel, más o menos a la altura de El Puente actual.

Las relaciones coetáneas en general, son hechas por gentes indoctas; soldados rudos los más, no se detienen a describir la belleza de los panoramas que se van presentando a sus ojos, panoramas que hoy día mismo son maravillosos y que en

¹⁹⁴ FULGENCIO R. MORENO, *Cuestión de límites con Bolivia*, citada, II, croquis N° 9.

¹⁹⁵ Archivo de Daniel Salamanca, *Documentos para una Historia de la Guerra del Chaco*, La Paz, 1951, vol. I, págs. 44 y 81.

¹⁹⁶ *Primera carta del virrey, etc.*, citada. Los Reyes, 10 de abril de 1618. A.G.I. Charcas, 52.

¹⁹⁷ *Título de Capitán General de Gonzalo de Solís Holguín*, citado. Charcas, 52.

esos años, sin el adobo de la obra humana actual, debieron serlo más aún. Paul Groussac,¹⁹⁸ ya llamó la atención sobre ello y mucho más aún Enrique Finot quien con sobrada razón se queja de esta que podríamos llamar "falla estética" de parte de los conquistadores del siglo XVI.¹⁹⁹ Conste que por esa época las formas literarias tomaban ya muy en cuenta a la naturaleza: a fines de la Edad Media, en los años inmediatamente anteriores al Renacimiento, en tiempos de Petrarca comienzan a manifestarse estos aspectos que antes no habían sido considerados; es aquello que un autor ha calificado como descubrimiento de la belleza del paisaje.²⁰⁰

Para terminar, diremos dos palabras acerca de las leyes coloniales relativas a vías de comunicación.

No era muy abundante que digamos la legislación española de la época acerca de los caminos. La ley 6, título 28 de la Partida 3 que se remonta a 1265, establecía: "Los ríos, et los puestos et los caminos públicos pertenecen a todos los homes communalmente, en tal que también pueden usar dellos los que son de otra tierra extraña como los que moran et viven en aquella tierra don sont". Este uso universal e irrestricto de los caminos está completado con su imprescriptibilidad prevista en la ley 7, título 29 de la misma Tercera Partida, que dice: "Plaza, nin calle, nin camino, nin defesa, nin exido nin otro logar qualquier semejante destos que sean en uso comunalmente del pueblo de alguna cibdat, o villa, o castiello o de otro logar, non lo pueda ningunt home ganar por tiempo".²⁰¹

El Ordenamiento de Alcalá de 1384 trae penas para los que cierran los caminos y pragmáticas reales de Fernando e Isabel de 1497, encomendaban a los Justicias y Concejos su conservación. Como en los caminos del siglo XVI en Santa Cruz de la Sierra no había ventas, cual consta ya en estos apuntes, no se les podía aplicar las disposiciones del caso, tales

¹⁹⁸ *Anales de la Biblioteca*, Buenos Aires, 1914, vol. IX, pág. X.

¹⁹⁹ *Historia de la Conquista del Oriente Boliviano*, págs. 15 y sig.

²⁰⁰ JACOBO BURCKHARDT, *La cultura del Renacimiento en Italia*, trad. esp. Buenos Aires, 1942, pág. 243 y sig.

²⁰¹ GREGORIO LÓPEZ, *Las Siete Partidas del Rey don Alfonso el Sabio*, citada, vol. II, págs. 855, 856, 891 y 893.

como la de 1491 de los mismos soberanos, contenidas en la ley 35 del cuaderno de alcabalas, ni las de 1480 sobre los precios de paja y cebada, disposiciones incorporadas a la legislación usual.²⁰²

El derecho indiano tampoco nos trae mayor cosa al respecto. Felipe II desde Aranjuez el 23 de noviembre de 1568, determina que no se exija obligado tránsito por determinado camino para favorecer posaderos, etc., disposiciones del todo inútiles en Santa Cruz, en donde se hacían caminos por donde se quería sin tener que dar cuenta a nadie. Disposiciones de 15 de abril y 18 de octubre de 1541 y 8 de diciembre de 1550, establecían el uso común de los pastos, montes y aguas; otras franquicias más de orden agrícola se dictaron,²⁰³ pero sin referirse en concreto a los caminos, único y exclusivo objeto de estas mal hilvanadas notas a las cuales ponemos punto final.

Humberto VAZQUEZ-MACHICADO.

Academia Boliviana de la Historia.
La Paz, Bolivia.

²⁰² VICENTE SALVÁ, *Novísima Recopilación de las leyes de España, etc.*, París, 1846, vol. III, págs. 401, 407 y 408. Por la misma razón no le corresponde el título XXX de las *Ordenanzas* de don Francisco de Toledo, expedidas en el Cuzco el 18 de octubre de 1572, que se refiere al servicio de los tambos. Véase *Relaciones de los Virreyes y Audiencias que han gobernado el Perú*, edición oficial a cargo de Sebastián Lorente, Lima, 1867, págs. 112 y sig.

²⁰³ Leyes, 5 a 10 y la 14 del título 17 del libro IV de la *Recopilación* de 1680.