

RUTAS TERRESTRES EN EL CONO SUR DE AMÉRICA COLONIAL*

Land routes in the Southern Cone of Colonial America

PABLO LACOSTE
SANDRA MONTOYA**

Recibido: 10/01/2024

Aceptado: 09/09/2024

RESUMEN

Este artículo examina las rutas terrestres en el Cono Sur de América dentro del contexto de un sistema multimodal que integraba rutas marítimas y fluviales. La cordillera de los Andes marcaba la frontera de los medios de transporte terrestre, con un predominio de carreteras al este y rutas de herradura al oeste. En este escenario, emergieron sujetos históricos específicos: los troperos de carretas en el espacio rioplatense pampeano y los arrieros en las zonas montañosas y en Chile.

Palabras clave: transporte terrestre tradicional - caminos de carretas - rutas de herradura - sistema multimodal de transporte.

ABSTRACT

Overland routes in the Southern Cone of America are examined in the context of the intermodal system that was also articulated with maritime and fluvial routes. The Andes Mountain range was the frontier of land transportation means, with the predominance of road routes to the east and mule tracks to the west. In this context, specific historical subjects emerged, “troperos” in the River Plate-Pampean space, and “arrieros” in Chile and the mountain areas.

Key words: traditional land transport - wagon roads - muleteer routes - multimodal transport system -

El transporte terrestre en América del Sur entre los siglos XVI y XIX, antes de la llegada de los ferrocarriles, se desarrolló bajo las pautas del imperio español, adaptándose a las condiciones geográficas y sociales de la región. Este contexto histórico se caracteriza por la coexistencia de dos tipos de rutas: las carreteras, aptas para vehículos con ruedas, y las rutas de herradura, adecuadas solo para animales de carga. En este escenario se distinguieron tres figuras fundamentales: los arrieros, los carreteros y los troperos, quienes desempeñaron roles esenciales en el sistema de transporte.

* Este artículo corresponde al proyecto posdoctoral de la Vicerrectoría de Investigación, Innovación y Creación (VRIIC) de la Universidad de Santiago de Chile. Proyecto Dicyt 032391LG y al Proyecto FONDECYT 1210034, Agencia Nacional de Investigación y Desarrollo (ANID), Chile.

** Universidad de Santiago de Chile. Sacrisimo@gmail.com

Los arrieros se encargaban del transporte de mercancías empleando animales de carga¹, especialmente mulas, a lo largo de senderos que zigzagueaban entre montañas y terrenos accidentados. Por otro lado, los carreteros conducían vehículos tirados por bueyes o caballos a través de llanuras y terrenos más uniformes. Finalmente, los troperos se ocupaban de guiar extensos rebaños de ganado por caminos destinados a tal propósito.

El transporte de mercancías implicaba altos costos y dependía en gran medida de diversos instrumentos financieros e instituciones. Desde la Edad Media, se habían establecido mecanismos esenciales como el flete o fletamento, el crédito y los seguros para gestionar los riesgos inherentes al transporte. La implementación de la infraestructura requería una inversión considerable, ya que, por ejemplo, para fletar una carreta se necesitaban al menos seis bueyes y de dos a tres adicionales para reemplazo en caso de cansancio o pérdida, con cada buey costando alrededor de 9 pesos. En algunos casos, se usaban hasta quince bueyes por unidad. Además, cada carreta requería entre dos y cuatro personas para su manejo y guía, con un costo de 30 pesos por viaje para los indígenas y más de 50 pesos para los negros, debido a la necesidad de amortizar el costo de los esclavos. Las carretas nunca viajaban solas, sino en tropas de seis a ocho vehículos, acompañadas por mulas de carga, caballos para el descanso de la mano de obra, y una carreta adicional para suministros. Un capataz supervisaba la tropa durante el trayecto, asegurando el avance ordenado y seguro de toda la comitiva². Este sistema de transporte ilustra el concepto de “agencia” en los sujetos sociales de la época.

La “agencia” se refiere a la capacidad de los individuos y grupos sociales para transformar sus condiciones de vida, demostrando una potencialidad humana que influye tanto en lo público como en lo privado, en lo colectivo e individual³. Los arrieros, carreteros y troperos, al adaptarse y dominar su entorno, no solo facilitaban el comercio y la comunicación, sino que también influían en la organización social y económica de la región. Así, el estudio del transporte terrestre en este período revela cómo estos sujetos-agencia configuraron y dinamizaron su entorno, dejando una impronta duradera en la historia de América del Sur. Esta impronta se refleja en la empresa común y solidaria, donde el tiempo, los costos y los riesgos eran gestionados colectivamente, en caso de accidente, las pérdidas se repartían entre todas las partes involucradas según su contribución: bueyes, mulas, carreta, mercancía, personal, etc.

1. Raúl Ruiz Álvarez, “Los oficios del transporte en el Reino de Granada: arrieros y trajineros de Guadix y su tierra (s. XVIII)” *Investigaciones Históricas. Época Moderna y Contemporánea*, no. 41 (diciembre 2021): 603-604.

2. Ana María Rivera Medina y Ana Teresa Fachin, “Las carretas del vino: tráfico y fletes en el San Juan de la Frontera en el Reino de Chile (siglo XVII)” *Revista de Historia Social y de las Mentalidades*, noviembre de 2011, 14.

3. Amartya Sen, *Desarrollo y libertad* (Editorial Planeta, 1999), 35-36

La elección de las rutas no solo reflejaba las condiciones naturales del terreno, sino que también configuraba un paisaje social del transporte. En las regiones andinas, las rutas de herradura eran predominantes debido a la geografía montañosa, mientras que en las planicies del interior del continente prevalecían las carreteras. Una de las rutas emblemáticas del comercio interno colonial fue la “Carrera de Lima”, que conectaba el puerto de Paita con la capital del Virreinato del Perú, pasando por una posta importante en la ciudad de Piura. Esta ruta, escarpada y solo apta para los arrieros, se extendía al rededor de 200 leguas, equivalente a más de mil kilómetros. Los arrieros garantizaban un servicio regular de transporte terrestre y capturaban la mayor parte del tráfico de cargas que llegaba desde Panamá hacia Lima. A excepción de los materiales extremadamente pesados, los cuales eran transportados por la ruta marítima directa hasta el Callao, las mercancías eran llevadas por los arrieros. Mientras el trayecto marítimo demandaba de ida (Perú-Panamá) un mes, de regreso podía tardar hasta 4 meses⁴, los arrieros completaban la travesía en tan solo uno. Esta eficiencia motivaba a los transportistas a desembarcar las cargas en Paita, realizar el trasbordo a los arrieros y continuar el viaje por tierra hasta llegar a Lima. El transporte de mercancías en el Cono Sur de América colonial estaba asociado con costos extremadamente altos debido a varias razones. Primero, los precios de los fletes eran notablemente elevados, llegando a ser hasta 44 veces más caros que en otras rutas. Además, la capacidad de carga de las mulas era limitada y los costos de embalaje aumentaban significativamente los gastos. Finalmente, las mercancías estaban sujetas a múltiples impuestos, alcanzando hasta nueve diferentes en el siglo XVIII⁵.

La importancia de la “Carrera de Lima” se consolidó en el siglo XVIII y perduró hasta mediados del XIX, cuando fue superada por las innovaciones tecnológicas en la navegación de las décadas de 1840 y 1850⁶.

En el Cono Sur también se hicieron esfuerzos por asegurar el transporte interno, con pautas culturales parecidas, aunque aprovechando las oportunidades del terreno. Igual que en la Metrópoli, los reinos americanos carecían de recursos para construir grandes obras públicas. Las entidades coloniales estaban orientados culturalmente a destinar los fondos fiscales a otros usos, sobre todo para la construcción de edificios públicos y religiosos, financiación de celebraciones

4. Jesús Sanjurjo Ramos, “Caminos transísmicos y ferias de Panamá, siglos XVII y XVIII” *Anales del Museo de América XX* (2012): 266.

5. Ramos, “Caminos transísmicos y ferias de Panamá”: 269.

6. Miguel Jaramillo e Igor Goicovic, “Región y nación en los espacios del norte. Desarrollos económicos y sociales en fases de transición. Extremo norte peruano y norte chico chileno”, en *Chile-Perú, Perú-Chile: 1820-1920*, Eduardo Cavieres y Cristóbal Aljovín de Losada (ed.) (Valparaíso: Ediciones PUCV, 2005).

del poder real y eclesiástico, entre otras actividades⁷. La ausencia de recursos para obras de transporte obligó a aprovechar las ventajas naturales del terreno, sobre todo las pendientes de las llanuras pampeanas. De este modo, la ciudad y puerto de Buenos Aires se conectaron fácilmente con su entorno, particularmente con las haciendas ganaderas de la pampa⁸. En este contexto, se desarrollaron dos rutas clave: la *Carrera del Norte*, desde Buenos Aires hasta Salta y la *Carrera de Cuyo*, hacia Mendoza y San Juan. También se abrieron nuevos caminos de San Juan a Tucumán, Córdoba, Santa Fe y Buenos Aires⁹.

Las carreteras pampeanas alcanzaron una longitud considerable, conectando diversas ciudades y regiones. Como son:

- Carrera del Norte: Esta ruta partía de Buenos Aires y conectaba con varias ciudades importantes del norte
 - Córdoba: 157 leguas
 - Santiago del Estero: 267 leguas
 - Tucumán: 307 leguas
 - Salta: 392 leguas
 - Jujuy: 408 leguas
- Carrera de Cuyo: Iniciando también en Buenos Aires, esta ruta se dirigía hacia el oeste
 - San Luis: 203 leguas
 - Mendoza: 261 leguas
 - San Juan: 306 leguas
- La ruta secundaria paralela a Los Andes comenzaba en San Juan y continuaba hacia el norte

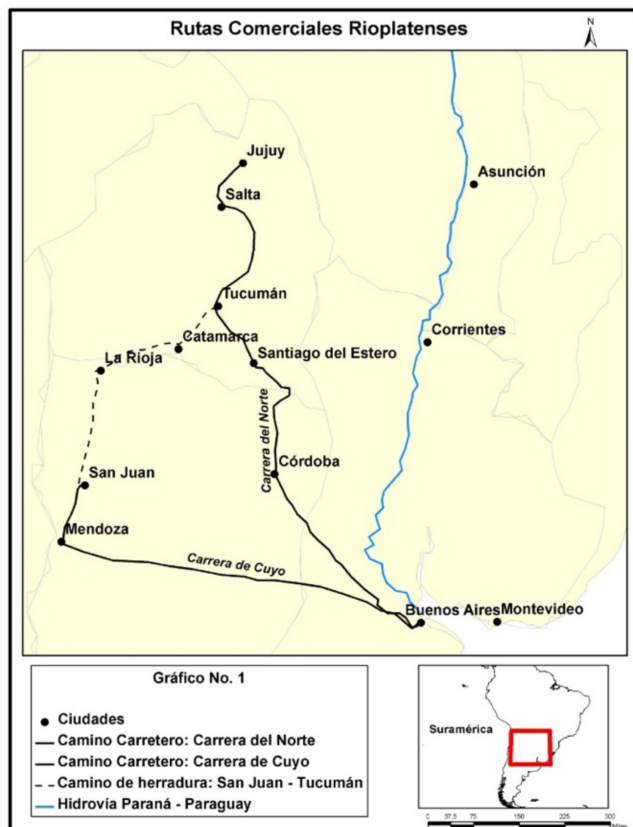
7. En Buenos Aires, por ejemplo, “figura una partida para gastos de cera en las fundaciones de iglesia de los patrones de la ciudad que se fija en la suma de 500 pesos. De manera que en cera se gastaba más de lo que producían las rentas municipales. Tendrían una importancia extraordinaria estas fiestas: 49 días en el año, aparte de los domingos” Juan Agustín García, *La ciudad Indiana. Buenos Aires desde 1600 hasta mediados del siglo XVIII* (Buenos Aires: Ediciones Antonio Zamora, 1955), 154.

8. Miguel Ángel Rosal, “Transportes terrestres y circulación de mercancías en el espacio rioplatense, 1781-1811”. *Anuario del IEHS* 3 (1988); Miguel Ángel Rosal, “El transporte terrestre a través del espacio rioplatense durante las primeras décadas del período independiente”. *Anuario de Estudios Americanos* 57, 2 (2000).

9. Miguel Ángel Rosal, “El Río de la Plata en la primera mitad del siglo XIX: las relaciones comerciales entre el interior y Buenos Aires, 1831-1835”, *Boletín del Instituto de Historia Americana y Argentina ‘Dr. E. Ravignani’*, 5 (1992); Rosal, “El transporte terrestre”. Pablo Lacoste, “El tropero y los orígenes de la burguesía en el Cono Sur de América colonial (Mendoza, siglo XVIII)”, *Estudios Iberoamericanos* 31, 1 (2005); Pablo Lacoste, “Carretas y transporte terrestre bioceánico: la ruta Buenos Aires-Mendoza en el siglo XVIII” *Estudios Iberoamericanos* 31, 1 (2005); Ana Rivera Medina y Ana Fanchín, “Las carretas del vino: tráfico y fletes en el San Juan de la Frontera, en el Reino de Chile, siglo XVII”, *Revista de Historia Social y de las Mentalidades* 10, 1 (2006).

- La Rioja: 89 leguas
- Catamarca: 131 leguas
- Tucumán: 190 leguas
- Rutas desde Santa Fe: Santa Fe tenía caminos que la conectaban con otras regiones
 - Santiago del Estero: 93 leguas
 - Córdoba
- Ruta del sudoeste: Conectaba Buenos Aires con las salinas grandes: 100 leguas
- Así mismo, existen tramos adicionales menores que conectan puntos específicos
 - Mendoza - Fuerte San Carlos: 20 leguas
 - Mendoza - Fuerte San Rafael: 50 leguas

Mapa 1: Rutas comerciales rioplatenses



Fuente: Elaborado por Bibiana Rendón con base en documentación del AN.

En total, la extensión del sistema de carreteras pampeanas superaba las 1.100 leguas (equivale a aproximadamente 5.000 km) Sin embargo, a pesar de su amplitud, esta red era precaria, ya que se basaba únicamente en caminos de suelo natural. El sistema no se apoyaba en obras de ingeniería, sino que aprovechaba las pendientes pampeanas y carecía de puentes. Las condiciones naturales de esta región facilitaron el transporte carretero durante tres siglos y, más tarde, sirvieron para el trazado de líneas ferroviarias que siguieron las antiguas rutas. Cabe aclarar que las rutas pampeanas y cordilleranas no estaban despobladas en su totalidad. A lo largo de la red, había postas, pulperías y tabernas rurales que servían como puntos de descanso y asistencia para los viajeros, las tropas, los animales y las personas. Estos establecimientos eran esenciales para el funcionamiento del sistema de transporte, proporcionando servicios cruciales a todos los que transitaban y trabajaban en estas rutas.

Las carretas del espacio rioplatense pampeano transportaban entre 1.5 y 2 toneladas de carga cada una, recorriendo alrededor de cinco leguas por día. El tiempo de viaje demandaba entre 80 a 90 días de Buenos Aires a Salta y la mitad del tiempo desde Buenos Aires a Mendoza¹⁰. Este sistema era muy parecido al que entonces regía en España, tanto en capacidad como en tiempo: las carretas trasladaban cerca de 2 toneladas de carga, el viaje de Madrid a Oviedo (80 leguas) se realizaba en aproximadamente 12 a 20 días y para ir de Madrid a Valencia (62 leguas) se demoraba 10 días¹¹.

Los flujos hacia Buenos Aires eran relevantes, alcanzándose hacia el final del período colonial (1781-1811) niveles muy altos de intercambio. La hidrovía del Paraná y las Carreras del Norte y de Cuyo transportaban 400.000 arrobas (@) de carga. Después de la independencia se produjo un retroceso, pero igualmente el volumen fue relevante: del norte ingresaban 260 carretas con 39.000 @; de Cuyo iban 160 carretas con 24.000 @ y 3.300 mulas con 39.500 @, lo cual significaba que las Carreras de Cuyo y del Norte llevaban a Buenos Aires anualmente 63.500 y 39.000 @ respectivamente. Por la hidrovía del Paraná ingresaron otras 135.000 @; en total se movían 237.000 @ de carga¹². Poco a poco, la actividad tendió a normalizarse y a recuperar las cifras del final del período colonial. Treinta años más tarde, ingresaban en la capital platina 2.500 carretas de Córdoba y entre 800 y 1.000 de Santiago del Estero, Tucumán y Salta¹³.

El estado de las vías transitadas por las carretas es otro aspecto para considerar. En 1833 el naturalista británico Charles Darwin entregó detalles precisos

10. Woodbine Parish, *Buenos Aires y las provincias del río de la Plata* (Buenos Aires, Hachette, 1958) 368.

11. José Uriol, "Los transportes de mercancías por carretera en el siglo XIX". *Revista de Obras Públicas* 131 (1984): 110-115.

12. Rosal, "El transporte terrestre":553; Rosal, "Transportes terrestres y circulación".

13. Parish, *Buenos Aires y las provincias del río de la Plata*. 369.

al respecto¹⁴. De su experiencia se rescatan características tales como lo penoso del trayecto y el estado rudimentario del camino, que tornaba los viajes lentos y desgastadores tanto para los viajeros como para los animales de tiro. No obstante, pese a sus dificultades, la ruta era bastante transitada y con diversos propósitos, incluso para el acarreo de ganado hacia el centro del Virreinato.

La intensidad del tráfico comercial fue documentada en detalle gracias a los registros de los manuales de Cargo y Data de la aduana de Mendoza, en los últimos años del siglo XVIII. El flujo de carretas entrantes y salientes entre Mendoza y otros puntos del Virreinato del Río de la Plata, en los nueve años registrados, llegó a 15.209 unidades, distribuidas en 1.227 partidas, con un promedio de 12,39 carretas por partida. Así, en los nueve años escrutados ingresaron a Mendoza 8.210 carretas y salieron 6.999, quedando un saldo de 1.211 carretas. En cifras anualizadas, cada año entraban a Mendoza 912 carretas y salían de ella 777, lo cual dejaba un remanente de 135 carretas en la provincia¹⁵. Ello se explica fundamentalmente por dos motivos: Mendoza exportaba sobre todo productos industriales, con alto valor agregado, como por ejemplo vinos y aguardientes envasados en botijas de cerámica, en tanto que sus mayores importaciones eran productos primarios, de menor valor agregado, sobre todo yerba mate; Por otra parte, un importante volumen de estas cargas seguía camino a Chile a lomo de mula y conducido por los arrieros. El superávit de bienes que Mendoza tenía en el tráfico de cargas carreteras se compensaba con el déficit que experimentaba en el comercio de las recuas de mulas con destino a Chile. Para comprender el circuito, hay que examinar qué ocurría del otro lado de la cordillera de los Andes.

TRANSPORTE INTERNO EN EL REINO DE CHILE

El sistema multimodal de transportes del Cono Sur no se limitó al espacio rioplatense pampeano; el Reino de Chile quedó igualmente integrado en esta dinámica red, a pesar de su accidentada geografía. En este sentido, la incorporación del próspero Valle Central, con sus campos labrados y sus activas haciendas, fue un desafío importante para los estadistas de la época. Sobre todo, porque Chile, desde el punto de vista de sus condiciones para el transporte, era parte del espacio andino.

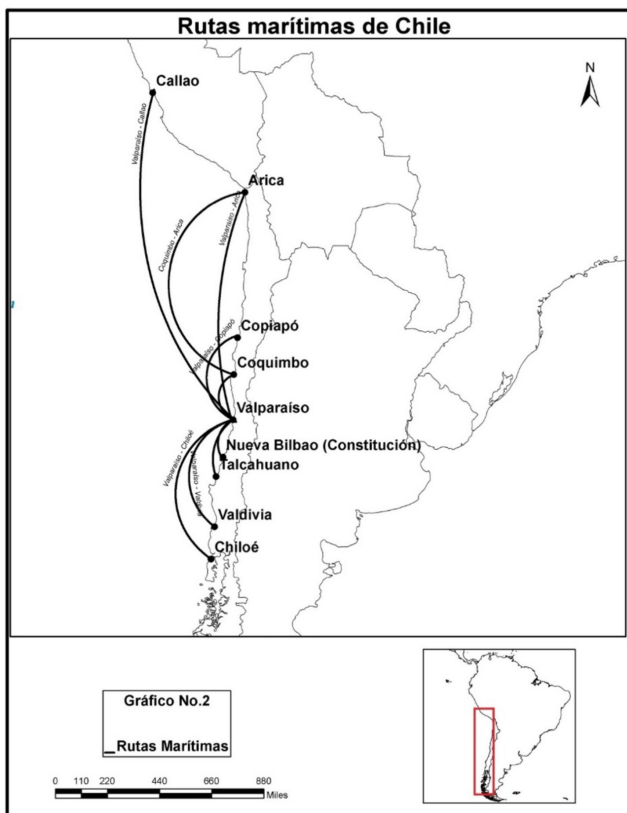
La red de transportes terrestres del Reino de Chile se desarrolló en un contexto mayor, signado por las rutas marítimas. Estas se integraban a partir de

14. Charles Darwin, *Viaje de un naturalista alrededor del mundo* (Buenos Aires: Librería El Ateneo, 1945) 163.

15. Archivo Histórico de Mendoza (AHM), libros de Cargo y Data de 1782, 1783, 1788, 1789, 1793, 1794, 1796, 1797 y 1799.

una ruta principal, de Valparaíso a El Callao, y varias vías secundarias, tanto hacia el sur (Nueva Bilbao, Concepción, Valdivia y Chiloé) como hacia el norte (Coquimbo, Copiapó y Arica). Entre las rutas marítimas de sus costas occidentales, y las redes carreteras rioplatenses en la falda oriental de la cordillera de los Andes, se organizó el sistema de transportes terrestres de Chile colonial.

Mapa 2: Rutas marítimas de Chile



Fuente: Elaborado por Bibiana Rendón con base en documentación del AN.

Las rutas navegables no fueron solo marítimas, sino también fluviales, empleadas tanto en la cuenca del Plata como en Chile. La principal ruta del transporte fluvial fue la hidrovía de los ríos Paraná y Paraguay, que permitía enlazar Asunción, Corrientes, Santa Fe, Buenos Aires y Montevideo¹⁶. Del lado

16. Rosal, "El transporte hacia Buenos".

chileno, el servicio más importante se desarrolló en el río Maule que permitía la conexión del Valle Central de Chile con alta mar por el puerto de Nueva Bilbao¹⁷. Estas vías de transporte contribuyeron a fortalecer las columnas maestras del sistema general de transporte en la región, las cuales se articulaban con las rutas terrestres.

Las planicies, como las del espacio rioplatense-pampeano, eran excepcionales en las zonas pobladas de la América Latina colonial. Los cordones montañosos se presentaban como obstáculos casi insuperables para establecer caminos aptos para vehículos con ruedas. Las rutas carreteras en esos territorios habrían requerido grandes obras de ingeniería que el Imperio Español no estaba dispuesto a realizar. En este contexto, las tropas de carretas padecían considerables dificultades, enfrentando tormentas, torrentes, viento pampero, y barrizales. No era un viaje fácil, y la pérdida de productos era frecuente debido a estos fenómenos naturales y meteorológicos. Además, las entidades coloniales estaban culturalmente orientadas a destinar los fondos fiscales a otros usos, como la construcción de edificios públicos y religiosos, en lugar de invertir en la infraestructura necesaria para mejorar las rutas de transporte. Esta fue la situación que se vivió con claridad en los territorios que hoy se conocen como Colombia, Perú, México, Ecuador, Venezuela y Chile. Los pocos caminos carreteros existentes en estas regiones eran cortos, como el tramo entre Santa Fe de Antioquia y Medellín. En líneas generales, los caminos reales del periodo colonial fueron más bien caminos de herradura, es decir, para ser recorrido a mula y caballo, ya que la difusión de la rueda llegaría recién con la república, en el siglo XIX¹⁸. En este contexto, el principal actor del transporte terrestre en América colonial no fue el tropero de carretas, sino el arriero con sus mulas¹⁹, siendo en Chile éste el gran protagonista del transporte terrestre²⁰ y personaje recurrente en las pinturas costumbristas.

El arriero fue el gran protagonista del transporte terrestre en Chile colonial, y se desplazó por tres caminos principales y varios secundarios. Los tres mayores eran los que enlazaban Santiago con Valparaíso al oeste, Concepción al sur y

17. Valeria Maino, *La navegación del Maule. Una vía de conexión con el exterior, 1794-1898* (Talca: Editorial de la Universidad de Talca, 1996).

18. Germán Arciniegas, "Caminos reales, caminos del mar, caminos de tierra", Introducción *Caminos Reales de Colombia* (Bogotá: Fondo FEN, 1995).

19. Ramón María Serrera, *Tráfico terrestre y red vial en las indias españolas*. (Barcelona: Lunwerb Editores/Ministerio de Transporte, 1999).

20. Adela Cubillos, *Comercio y sociedad en los orígenes de la villa Santa Rosa de los Andes, 1785-1824* (Los Andes: Junta de Adelanto de Los Andes, 1992); Tomás Lago, *El huaso* (Santiago: Sudamericana, 1999); Arturo Barrera, *Allá abajo volaban los cóndores* (Mendoza: Edición del autor, 2001); Pablo Lacoste, "El arriero trasandino y el transporte terrestre en el Cono Sur (Mendoza, 1780-1800)". *Revista de Indias* 68 (2008); Luz María Méndez, *El comercio minero terrestre entre Chile y Argentina 1800-1840. Caminos, arriería y exportación minera* (Santiago: Universidad de Chile, 2009).

Mendoza al oeste. A ello se suman algunos caminos secundarios, como el que enlazaba Valdivia y Chiloé²¹, las rutas de Los Andes a Valparaíso o a Putaendo y de allí a San Juan, entre otras.

La ruta de Santiago a Valparaíso enlazaba la capital de Chile con su puerto más cercano. Se trata de una ruta muy accidentada, ya que implicaba atravesar la Cordillera de la Costa, cuyos pasos naturales rondan los 1.000 metros de altitud, lo que a su vez significa un desnivel considerable entre los puntos de origen —Santiago a 400 m de altura— y destino —Valparaíso a nivel del mar—. Dicho trayecto experimentó sucesivos cambios de rutas hasta lograrse un camino apto para las carretas. En los siglos XVI y XVII, la vía más utilizada era el Camino de Chile, de herradura, que se dirigía hacia el norte desviándose al poniente tocando la estancia de Til Til, para luego pasar por Caleu y desde allí cruzar la Cordillera de la Costa por la cuesta de La Dormida (1.200 metros s/n/m), bajando posteriormente a la zona donde después se fundaría Olmué, seguir por Quillota y finalmente llegar a Valparaíso. Ya en el siglo XVII se abrió un camino de carretas menos accidentado que partía de Santiago por el callejón de Padura o por Chuchunco, pasando a través de Melipilla y Talagante, para rodear la Cordillera de la Costa por el sur llegando a Valparaíso por la denominada Cuesta de las Carretas²².

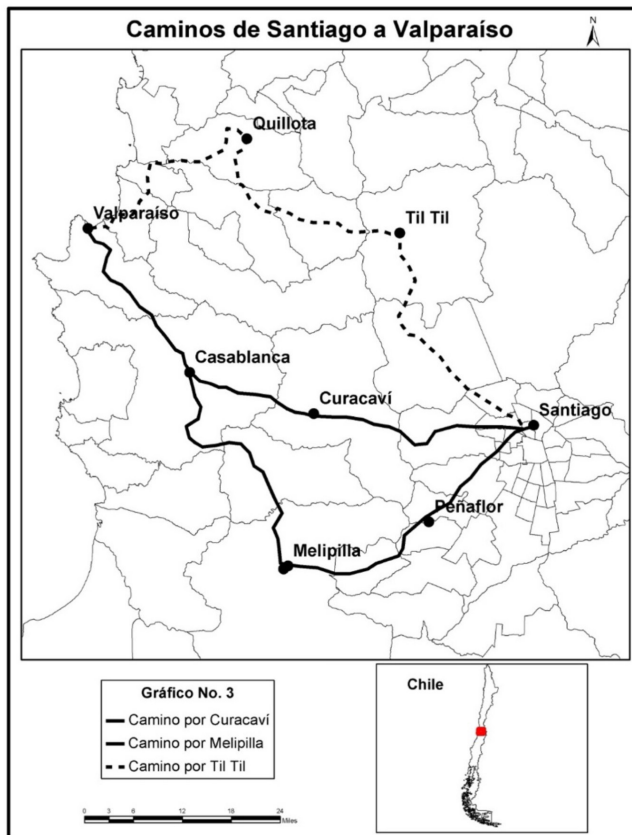
El camino carretero de Santiago a Valparaíso por Melipilla era una ruta de baja frecuencia y relevancia limitada, similar al Camino Real o la Carretera de la Fruta, principalmente porque el recorrido implicaba un extenso rodeo que aumentaba considerablemente la distancia. A pesar de que la carreta representaba un menor costo por tonelada-legua en comparación con la mula, esta ventaja se veía neutralizada por la longitud adicional de la ruta, lo que resultaba en un balance negativo en términos de eficiencia, salvo en casos excepcionales.

Durante la época del Reformismo borbónico, se produjo un cambio significativo en la mentalidad y las políticas imperiales, tanto en Europa como en América. Este período marcó un cambio en la estrategia de la dinastía Borbónica hacia los territorios periféricos, con un enfoque en el fomento del desarrollo económico y la atención a las economías regionales. La institucionalización de los ingenieros militares dentro del ámbito castrense refleja esta nueva orientación, con el objetivo de estimular el crecimiento industrial y económico tanto en España como en América. Por lo tanto, los caminos de herradura mantuvieron su predominio en el transporte de carga entre las dos ciudades durante casi toda la época colonial.

21. Ricardo Molina, “El Camino Real entre Valdivia y Chiloé: su restablecimiento hacia fines del siglo XVIII”. *Revista Austral de Ciencias Sociales* 4 (2000).

22. León Echaíz, “Leyenda y tradición del río Mataquito”, en Oscar Ramírez Merino, *Curicó 250 años de historia* (Talca: Editorial de la Universidad de Talca, 1975).

Mapa 3: Caminos de Santiago a Valparaíso



Fuente: Elaborado por Bibiana Rendón con base en documentación del AN.

El relato del ingeniero del rey de España, Amedée-François Frezier, describe el viaje desde Valparaíso a Santiago por el irregular sendero de mulas a través de la cuesta de Lo Prado en el año 1713, en su recorrido el ingeniero constató, muy a su pesar, la inexistencia de casas para alojar, además de las imperturbables irregularidades del terreno, lo que obligaba a los viajeros a pernoctar a la intemperie en sectores mayoritariamente desolados y a surcar elevadas y peligrosas cuestas, el que finalmente permitía el ingreso a la capital por el Camino Real, o actual Avenida San Pablo²³.

23. Amadeo Frezier, *Relación del Viaje por el mar del Sur* (Caracas: Editorial Arte, 1982), 97-98.

Como se ha postulado, el atraso relativo de las redes carreteras de España tenía entre sus causas la escasez de ingenieros, la mala calidad de la administración y la tendencia a priorizar obras públicas de tipo monumental. Estas limitaciones se trasladaron a América, siendo el motivo de que las carreteras surgieran precisamente donde no era necesario contar con ingenieros ni con grandes capitales de inversión. Ello posibilitó el desarrollo de carreteras en las planicies pampeanas, no así en las irregulares zonas andinas del oeste de América del Sur, manteniéndose el Reino de Chile ajustado a esta situación hasta fines del siglo XVIII.

La llegada del gobernador don Ambrosio Higgins cambió la situación por completo. Originario de Irlanda, recibió formación junto al ingeniero John Garland, a quien asistió desde que llegó al Reino de Chile en 1761. Con el tiempo, tuvo la oportunidad de liderar varios proyectos de ingeniería con objetivos tanto militares como estratégicos. Garland mostró un especial interés en mejorar el transporte y las comunicaciones, y para lograrlo impulsó la construcción de importantes obras en el camino trasandino entre Santiago y Mendoza. Estas mejoras incluyeron la construcción de puentes, el ensanche de rutas y la creación de refugios en las zonas de alta montaña. Esta iniciativa se mantuvo como la obra pública más relevante en el camino Santiago-Mendoza durante al menos 150 años²⁴.

Las experiencias acumuladas en obras de ingeniería pusieron a don Ambrosio en condiciones de realizar su mayor obra pública: la construcción del camino de carretas entre Santiago y Valparaíso (1791-1797). Esta monumental obra permitió abrir, por primera vez, un sistema regular de transporte carretero de larga distancia en Chile. Anteriormente, los viajeros realizaban el trayecto en tres jornadas, con paradas para pernoctar en Casablanca y Curacaví. La distancia del camino entre los dos puntos se redujo de 30 a 22 leguas²⁵. Además, la construcción de esta vía generó las condiciones para un fuerte incremento del volumen de carga transportada, tanto en carretas como en mulas. Entre 1792 y 1800 se transportaron por esta ruta 207.000 toneladas de carga, con un promedio de 23.000 toneladas por año, circulando así más de un millón de mulas y casi 3.000 carretas, con un promedio anual de 112.000 mulas de carga y 267 carretas por año²⁶.

Junto con el camino de Santiago a Valparaíso, se desarrolló otra ruta importante y complementaria que enlazaba ambas localidades con el borde costero de la zona centro-sur: la ruta de la sal. Esta tenía su punto de referencia en las

24. Natalia Soto. "La construcción del paisaje del vino en el Valle Central de Chile: Cauquenes, 1700-1850" *Revista Iberoamericana de Viticultura, Agroindustria y Ruralidad*, 2, 4 (enero de 2015): 75.

25. Sonia Pinto, *Vías y medios de comunicación en Chile durante el siglo XVIII: el camino Santiago Valparaíso y su tráfico* (Santiago: Universidad de Chile, 1976 1976); Ricardo Donoso, *El marqués de Osorno, don Ambrosio Higgins 1720-1801* (Santiago: Universidad de Chile, 1941).

26. Pinto, *Vías y medios de comunicación*, 38-39.

salinas de Cáhuil, situadas unas 40 leguas (200 km) al sur de Valparaíso. Allí se producía sal de costa con métodos artesanales desde antes de la llegada de los conquistadores españoles. Estos conocieron muy pronto que Cáhuil representaba la principal fuente de sal del Reino de Chile, producto de singular importancia para múltiples usos: sazonar la comida, conservar alimentos (sobre todo pescados) y curtir los cueros. Por este motivo, la sal de Cáhuil era muy valorada en todo el Reino de Chile, y se abrieron rutas directas para llevarla desde el lugar de producción hacia el puerto de Valparaíso y la capital de Santiago, además de prolongarse por el borde costero hacia el sur, para tocar Vichuquén, Iloca, el puerto de Nueva Bilbao (Constitución, en la desembocadura del Maule) y llegar hasta la doctrina de Chanco. Hacia el norte, desde Cáhuil, este camino cruzaba el río Rapel por la localidad de Navidad; luego seguía hasta Melipilla y desde allí, se bifurcaban dos caminos: uno hacia el Este, para llegar a Santiago, y otro hacia el nordeste, tocando Casablanca y Valparaíso. Por esta ruta circulaban también los famosos quesos de Chanco, elaborados a partir de sal de Cáhuil y leche de oveja²⁷.

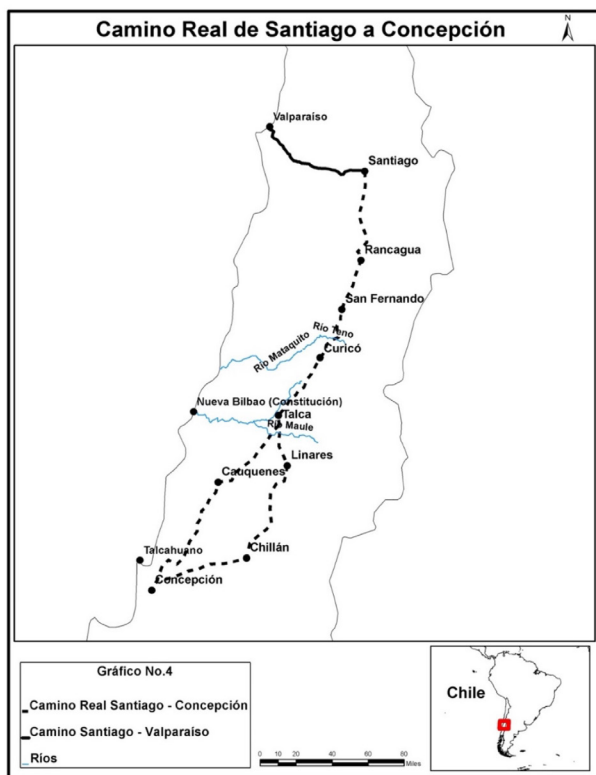
Después del camino a Valparaíso y la ruta de la sal, para conectar con el borde costero, el vínculo de Santiago con los pueblos y haciendas del Valle Central se cultivó mediante el Camino Real a Concepción. Esta fue la principal vía terrestre de norte a sur en Chile durante el periodo colonial, pues permitía enlazar sus dos ciudades mayores. Con una longitud de 100 leguas, y durante tres siglos, por esta vía circularon gobernadores y obispos, mercaderes y comerciantes, viajeros y religiosos. Tuvo también importancia estratégica en funciones de seguridad y defensa, sobre todo para el desplazamiento de tropas al Ejército Permanente con asiento con la frontera del Biobío. Por el camino real circulaban noticias, cartas, cédulas y documentos oficiales, así como el real situado, alimentos, ganado y productos que avivaban el naciente comercio del Reino de Chile. Este camino representaba su columna vertebral, a lo largo del cual nacieron numerosas ciudades que, en la actualidad, constituyen capitales regionales y provinciales.

La circulación por el Camino Real enfrentó desafíos naturales que requieren consideración. Estos obstáculos incluyeron los caudalosos ríos que surgían en la cordillera de los Andes y fluían hacia el Océano Pacífico, cruzando la ruta de oeste a este. Entre ellos destacan los ríos Maipo, Cachapoal, Tinguiririca, Teno, Mataquito y Maule. Además, se sumaban las estribaciones occidentales de la cordillera de los Andes y el macizo de la Cordillera de la Costa, que en ciertos puntos tendían a acercarse. Para superar estas dificultades, se llevaron

27. Michelle Lacoste Adunka y Pablo Lacoste, “Sal de Cáhuil, cordero de secano y queso de Chanco: aportes para el estudio de patrimonio gastronómico y cultural de Chile”, *Idesia (Arica)*, 35, 2 (2017):17-26.

a cabo proyectos como la construcción de dos puentes colgantes sobre los ríos Maipo, y otro en Cachapoal²⁸. Una alternativa más sencilla fue la adopción de sistemas de balsas elaboradas con cuero de lobo, totora o carrizo. Sin embargo, esta solución no siempre era factible. En ocasiones, los cuerpos de agua aumentaban su caudal de manera extraordinaria, tornándose turbulentos o arrastrando troncos gruesos y peligrosos de árboles caídos. En tales situaciones, el viajero se veía obligado a esperar a que las aguas bajaran, cerca de los vados o los lugares donde se utilizaban las balsas. Este enfoque representó una respuesta práctica para lidiar con los desafíos del terreno, especialmente cuando se disponía de recursos limitados²⁹.

Mapa 4: Camino real de Santiago a Concepción



Fuente: Elaborado por Bibiana Rendón con base en documentación del AN.

28. Guillermo Drago, *Historia de Rancagua* (Rancagua: Intendencia VI Región, 1994), 15.

29. Soto, "La construcción del paisaje", 76.

A pesar de los obstáculos físicos, el Camino Real desempeñó un papel estratégico en la integración del Reino de Chile al propiciar el desarrollo de asentamientos y ciudades a lo largo de su recorrido. Durante el proceso de colonización, las autoridades promovieron el establecimiento de poblados y garantizaron el abastecimiento para los viajeros, lo que llevó a la fundación de ciudades como San Fernando, Talca, Cauquenes, Rancagua y Curicó. Estas ciudades, surgidas por la necesidad de mejorar los servicios del camino, contribuyeron a mejorar la calidad y accesibilidad de la ruta. Asimismo, se implementaron servicios de balsas y puentes para cruzar ríos, como el Maule, con el fin de generar ingresos y facilitar el tránsito, un modelo que se replicó en otras localidades próximas al Camino Real, impulsando así la mejoría y gestión de la vía³⁰.

La sinergia generada entre el Camino Real y las ciudades fundadas a lo largo de su itinerario promovió el desarrollo mutuo, al estimular el intercambio y comercio en las orillas a través del surgimiento de postas, posadas y centros de abastecimiento para los viajeros. Las villas tuvieron más recursos y más actividad económica, a la vez que la transpirabilidad del camino mejoraba, bajaban los costos y aumentaba el volumen del tráfico. Posteriormente, los gobernadores Manso de Velasco (1740-1745) y Ortiz de Rozas (1745-1755) fundaron nuevas localidades y concibieron el plan de hacer de estos asientos villas o futuras ciudades para ordenar y normalizar el sector, dando instrucciones precisas respecto de la cercanía entre sí y su relación con el Camino Real. Se levantó así San Javier, San Antonio Abad de Quirihue (1749), Ninhue (1770), Buchapureo (1764), Coelemu (1750)³¹ y Tomé en Concepción, este último trayecto por la Cordillera de la Costa³².

La ciudad de Chillán fue otro hito importante en la economía del Valle Central. Fundada en el siglo XVI, esta localidad se transformó en un polo de referencia para la producción de un amplio territorio, pues durante dos siglos no se levantó ninguna otra ciudad desde allí hasta Santiago. Una de las actividades en las que más se destacó fue la producción de bayetas, cortes, frazadas y demás tejidos de lana. “Se llevaban de ordinario a Concepción y aún se extraían de allí”³³.

Por su parte, la constante demanda de Concepción operó como un estímulo para la producción y el comercio de Santiago y el Valle Central. Las pequeñas villas y ciudades fundadas a la vera del Camino Real se encontraron con un mercado relevante en el sur, lo cual operó como inductor de la producción. La

30. Soto, “La construcción del paisaje”, 77.

31. Fernando Campos Harriet, “El corregimiento, después partido de Itata 1600 – 1786 – 1818”, *Historia 21* (1986): 113, 140-142.

32. Fernando Campos Harriet, *Historia de Concepción 1550-1970* (Santiago: Editorial Universitaria, 1980): 81.

33. José Toribio Medina, *Cosas de la Colonia. Apuntes para la crónica del siglo XVIII en Chile* (Santiago: Fondo Histórico y Bibliográfico José Toribio Medina, 1952), 272.

situación de conflicto y Guerra en Arauco fue un disparador de estos flujos. El Cabildo de Talca lo reconoció explícitamente:

En tiempo de guerra con los naturales esta provincia ha hecho servicios mayores a todo el Reino pues por muchas ocasiones ha mandado a la frontera a su costa y mención y preparados de caballos a los soldados milicianos. También se han remitido para socorro de las fronteras porciones de vacas, yeguas y caballos; todo lo que nos sirve de mérito para representar alguna ocasión a nuestro amado monarca³⁴.

Así, la ciudad de Concepción y el Ejército de Arauco generaron un mercado de consumo relevante que hacía sentir sus efectos en todo el circuito. Ya que no sólo demandaban productos del Valle Central, sino también bienes de mercados distantes, como la yerba mate. La tradición del consumo de mate en la zona sur nació con el Ejército de Arauco en el siglo XVII. Para su conformación, la Corona impulsó el aporte humano de los distintos reinos de la región, incluyendo algunos del Paraguay que llevaron consigo la costumbre de consumir esta infusión. Las condiciones de frío en el sur de Chile y las largas vigilias propias de la vida militar convirtieron al mate en la infusión estrella, siendo su consumo rápidamente aceptado por la soldadesca y transformado en una costumbre fuertemente arraigada en la región. De esta manera se consolidó un importante polo de demanda de yerba mate, ítem infaltable en los avituallamientos enviados a los fuertes de la frontera araucana, el cual realizaba todo el circuito multimodal de transporte del cono sur colonial: surcaba la hidrovía de Paraguay a Buenos Aires, trasladándose en carreta de allí a Mendoza, para trasbordar a las mulas en la capital cuyana, cruzar la cordillera de los Andes y continuar por el Camino Real hasta Concepción. Los arrieros iban abasteciendo de yerba mate a todos los pueblos y ciudades asentados a lo largo de toda esa ruta. Los aderezos de mate, bombilla, azucarera y demás implementos, comenzaron a fabricarse en plata y otros metales, para servir como adorno central de las salas de las casas ricas y pobres del Valle Central de Chile. Convirtiéndose así, el mate guarnecido, entre las pertenencias más valoradas de los vecinos, mencionados y heredados en los testamentos e inventarios de bienes, como fue el caso de Francisco Rodríguez, quien heredó su mate guarnecido de Plata con bombilla de Plata³⁵.

El Camino Real entre Santiago y Concepción experimentó una mejora gradual durante el período colonial, a pesar de los obstáculos naturales. Hacia finales del siglo XVIII, el trayecto de 100 leguas con mulas y caballos llevaba diez días en promedio. Aunque el paso de carruajes era más complicado, el gobernador de Chile, don Ambrosio Higgins, realizó un histórico viaje en carroza en 1792.

34. AN. ACT., 4 de diciembre de 1786. AN, ACT 89, folio 176.

35. Archivo Arzobispal de Santiago, Tribunal Eclesiástico, Asuntos, legajo 72, f. 1430v, año 1685.

Este camino fue fundamental para el comercio y producción local, asegurando el transporte de bienes en la región y fomentando el desarrollo económico del sur del reino. Su importancia llevó a la creación de la Intendencia de Concepción, que abarcaba un extenso territorio entre el Maule y el Bio Bio, desde la cordillera hasta el océano Pacífico³⁶.

El progreso regional generó las condiciones para la consolidación y extensión de la colonización española en la zona austral. A fines del siglo XVIII se verificó un nuevo impulso con la incorporación de nuevos territorios. Dentro de este proceso se produjo un avance paralelo en el desarrollo caminero, lo cual se reflejó con la construcción del Camino Real de Valdivia a Chiloé. Entre los principales intereses que incentivaron su creación, estaba la consolidación de un eje defensivo y de soberanía, esto por el sentimiento de lejanía y abandono en este extremo sur del continente, tanto en la ciudad de Valdivia, que a merced de la intermitencia de los conflictos de la Guerra de Arauco quedaba aislada e incomunicada del resto del continente, como en la isla de Chiloé, descuidada y propensa a las ansias invasoras de países extranjeros. Así, la articulación de una vía externa –marítima– con una interna –el Camino Real– resultaba ser un imperativo para subsanar estos inconvenientes³⁷. Con la repoblación de Osorno en 1796 una vez descubiertas las ruinas del antiguo asentamiento, se aseguraba mayor soberanía en el sector, recalcando vecinos y autoridades, como Ambrosio Higgins y Mariano de Pusterla, gobernador de Valdivia, la necesidad de abrir este camino. El Camino Real comenzaría en Corral, Valdivia, atravesaría Río Bueno para luego desplazarse hacia el oeste y pasar por Osorno, Maypue y continuar hacia Maullín, atravesando su río homónimo, para finalmente unirse vía Canal de Chacao a la isla de Chiloé.

Esta versión de un nuevo Camino Real al extremo sur del Reino en la última década del siglo XVIII no estuvo exenta de dificultades, tanto económicas, trabas administrativas y las propias del escenario belicoso. Incluso su trazado tuvo que responder a la situación de paz o conflicto con las comunidades indígenas, además de los inconvenientes por el estado naturalmente irregular de los suelos³⁸. Finalmente, la ruta se consolidó combinando el trabajo de arrieros, uso de animales, barcas, canoas e incluso puentes.

Mientras el sur de Chile giraba en torno a las nuevas rutas y puertos, en la capital se direccionaban los caminos hacia los mercados orientales, para asegurar el abastecimiento a través del puerto de Buenos Aires. Para ello era necesario atravesar la cordillera de los Andes que, en la zona central, no tiene pasos a menos de 4.000 metros de altitud. Además, los frecuentes derrumbes, aluviones

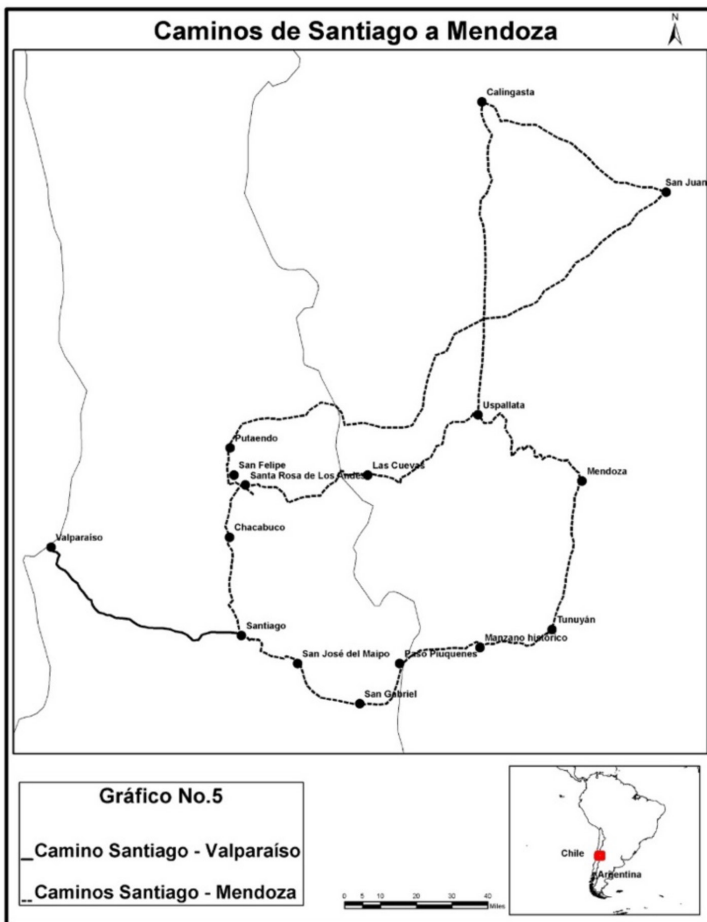
36. Soto, “La construcción del paisaje”, 77-78.

37. Molina, “El Camino Real”, 116.

38. Molina, “El Camino Real”, 118-122,126.

y nevadas, solían interrumpir el camino por periodos prolongados, motivo por el cual, era conveniente disponer de vías alternativas. Surgieron entonces varios caminos trasandinos para ir de Santiago a Mendoza y San Juan, de los cuales el principal pasaba por el valle de Uspallata. En este lugar, el camino principal seguía al este para llegar a Mendoza; pero se abrió también una ruta secundaria hacia el norte para llegar a Calingasta. Le seguía en importancia el camino de Santiago a Mendoza por San José de Maipo y Tunuyán. Más al norte se usó otro camino que tocaba Putaendo, el paso de los Patos y Calingasta, para llegar finalmente a San Juan.

Mapa 5: Caminos de Santiago a Mendoza



Fuente: Elaborado por Bibiana Rendón con base en documentación del AN.

Los caminos trasandinos del norte chileno completaban el sistema. Eran rutas de herradura, transitadas por arrieros que cruzaban Los Andes para sacar la producción de los valles transversales de Copiapó, Huasco, Elqui y Limarí. Atravesaban la cordillera por los pasos San Francisco, Comecaballos, Agua Negra y Guana, respectivamente, para transportar cobre labrado (sobre todo alambiques), aguardiente, pasas, higos secos y otros productos alimentarios que tenían su destino final en Potosí³⁹. En su constante trajinar, esos arrieros contribuyeron a animar la vida social, económica y cultural de las localidades del noroeste argentino, particularmente las dos rutas paralelas: la del oeste (San Juan, Jáchal, Chilecito, Belén, Tucumán) y la del este (Jáchal, La Rioja, Catamarca, Tucumán), desarrollando una gastronomía mestiza apoyada en los canales de riego y los productos de los pueblos originarios y las plantas y animales traídos por los conquistadores españoles desde Europa⁴⁰. La circulación de alambiques de cobre labrado por esos caminos permitió el establecimiento de bodegas y destilerías en zonas alejadas, pero aptas para la producción vitivinícola, lo cual permitió el temprano surgimiento de productos típicos como el pisco⁴¹ (ver mapa 6)

De esta manera, se configuró un verdadero sistema regional de transporte multimodal, siendo el recorrido de la yerba mate un buen ejemplo representativo de este proceso. La yerba mate se embarcaba en Paraguay por la hidrovía del Paraná hasta el Río de la Plata. Parte de la carga se consumía allí y otra se trataba a las carretas, tanto en la Carrera del Norte como en la de Cuyo. Una vez en esas plazas, parte de la yerba se distribuía en las pulperías locales y otra se cargaba en mulas para ser transportada por arrieros hacia el Alto Perú y Chile. Así, se activaban las rutas del Valle Central y sur y la carretera de Valparaíso, asegurando la llegada de la apreciada yerba a todo el territorio chileno.

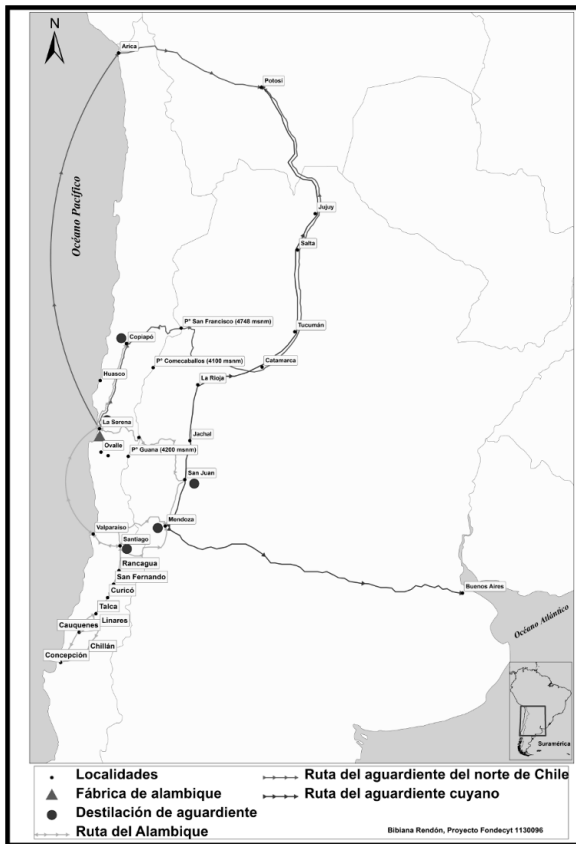
La articulación del sistema multimodal permitió agilizar el sistema general de transporte. Sobre esa plataforma se lograron los ya mencionados registros del movimiento de transporte en el puerto seco de Mendoza: 1.700 carretas y 10.000 mulas de carga al año, en los últimos treinta años del período colonial. La pequeña capital cuyana tenía un movimiento de transporte equivalente y comparable al de la capital del Imperio, no así la cantidad de su población, ya que Madrid poseía casi 40 veces más habitantes, y notablemente más riquezas y poder.

39. Natalia Soto González. "La cartografía vitícola de valle de Elqui en 1810" *RIVAR* (Santiago) 9, 25 (2022): 117-134; Alejandro García, "Evidencias de la comunicación trasandina prehispánica en la quebrada de Agua Negra". *RIVAR* (Santiago), 9 25 (2022): 270-287.

40. Lourdes Iniesta, María José, Ots y Martina Manchado, "Prácticas y tradiciones alimenticias prehispánicas y de la colonia temprana en Mendoza (centro oeste de Argentina). Un aporte desde la arqueología y la etnohistoria" *RIVAR* (Santiago) 7, 20 (2020): 46-66.; Alejandro García y Oscar Damiani, "Sistemas de riego y agricultura prehispánica en el centro oeste de Argentina" *RIVAR* (Santiago) 7, 20 (2020): 22-45.

41. Cristián Cofré León y Daniel Stewart, "Viña, alambiques y 'veinticinco botijas de pisco'. Alhué, 1717", *RIVAR* (Santiago) 7, 20 (2020): 88-107.

Mapa 6: Rutas del alambique y el aguardiente de uva - Siglos XVII-XIX



Fuente: Elaborado por Bibiana Rendón con base en documentación del AN.

Rutas y mercancías

Cada ruta estuvo asociada al transporte de ciertas cargas principales en torno a las cuales se articuló el sistema. En el espacio rioplatense, la Carrera de Cuyo trasladaba productos muy definidos. Así, las carretas que circulaban de Cuyo a Buenos Aires transportaban principalmente vinos, aguardientes y frutos secos y deshidratados, como huesillos, orejones, almendras y nueces. En el viaje de regreso, la carga principal era la yerba mate, seguida por los esclavos. En tercer lugar, se encontraban otros productos de consumo general, como tabaco y azúcar. Los productos de Castilla, como telas y herramientas, tenían una menor relevancia.

El comercio trasandino movilizado por los arrieros a través de la Cordillera de los Andes se complementaba con la ruta anterior. De Cuyo a Chile se transportaba principalmente yerba mate, esclavos, tabaco y azúcar. “En 1785 se realizaron 152 viajes, de los cuales 101 llevaban yerba mate y 37 transportaban esclavos”⁴². En el camino de regreso, se transportaba cobre, tanto labrado como en barra, el cual se usaba en las bodegas cuyanas para fabricar alambiques para destilar aguardiente, además de las pailas y otros utensilios de cocina. La relevancia de este comercio minero terrestre a comienzos del siglo XIX ha sido estudiada en profundidad por Méndez⁴³.

El norte de Chile se especializó en tres productos principales: cobre labrado, vinos y aguardientes, y frutos secos (pasas, higos y duraznos deshidratados). Los cobres labrados de Coquimbo llegaron a toda la región gracias al transporte regular de los arrieros: candeleros y braseros, fuentes, ollas y sartenes, jácaras y chocolateras, lebrillos y peroles, fondos, pailas y alambiques se encontraban con frecuencia en los inventarios de bienes de las haciendas y casas modestas a ambos lados de la cordillera de los Andes. Los vinos y aguardientes chilenos, incluyendo tanto los cuyanos como los del norte chico, llegaban con frecuencia a Potosí, hasta el nivel de preocupar la gran producción peruana: “Los hacendados vinícolas de Moquegua pidieron con grande insistencia al Consejo de Indias que de ningún modo se permitieran las plantaciones de viñas en La Paz (Alto Perú) y que se cortara a todo trance la introducción en Potosí de los aguardientes de Chile”⁴⁴.

El balance comercial del transporte trasandino resultaba sumamente favorable para la vertiente oriental. En Chile, el déficit de esta ruta llegó a motivar la preocupación de las autoridades, sobre todo por la alta demanda de yerba mate⁴⁵. El gobernador Ambrosio Higgins resolvió desalentar la importación de bienes de consumo masivo mediante impuestos: estableciendo la Junta un gravamen de 8 reales por cada fardo de yerba y azúcar⁴⁶.

Por su parte, el camino de Santiago a Valparaíso trasladaba los productos que se exportaban de Chile al Perú, pues la ciudad puerto era todavía muy pequeña y sin mayor peso como mercado. Por lo tanto, el tipo de producto que se desplazaba por esta ruta tenía directa relación con los datos de exportación.

42. Adela Cubillos, “Arrieros, comerciantes y vecinos de Aconcagua: La Villa Santa Rosa de los Andes, 1785-1824.” en *Lecturas y (re)lecturas*, (coord.), Cristian Leal Pino y Juan Cáceres, *Historia Colonial* (Valparaíso: Ediciones Universitarias de Valparaíso Pontificia Universidad Católica de Valparaíso, 2011), 224.

43. Méndez, *El comercio minero*.

44. Carlos Sempat Assadourian, *El sistema de la economía colonial* (México: Editorial Nueva Imagen, 1983), 183.

45. Cubillos, “Comercio y sociedad”, 225.

46. Medina, *Cosas de la Colonia*, 272.

Así, es importante destacar que en 1793 el puerto de Valparaíso exportó rumbo al Perú 168.000 fanegas de trigo, por valor de 210.000 pesos, 20.000 quintales de sebo (100.000 pesos), 6.000 libras de almendras (1.500 pesos), una cantidad importante de frutos secos y deshidratados, además de otros productos agroindustriales (30.000 pesos), junto con 2.000 quintales de cobre (18.000 pesos) y 3.000 quintales de jarcia (30.000 pesos). En total se exportaron bienes por 385.500 pesos⁴⁷. La mayor parte de estos se producían en el Valle Central y se transportaban a Valparaíso por el camino desde Santiago, vislumbrándose que el principal objetivo de la ruta Santiago-Valparaíso era asegurar la salida de los productos de exportación. Y en el sentido inverso, por este mismo camino llegaban a la capital los productos importados desde el Perú, sirviendo esta ruta al comercio interno sólo en forma secundaria.

De un período posterior, obtenemos información de las aún significativas cifras de cargas y sus pesajes circulantes desde Santiago a Valparaíso, que demuestran la sobreviviente utilidad de esta ruta que pronto sería reemplazada por el ferrocarril. En 1850, el ingeniero Campbell, mientras estudiaba el futuro ferrocarril entre Santiago y Valparaíso, calculó que ese año se transportaron 90 mil toneladas de carga. Este transporte requería 20.211 viajes en carretas y 250.314 viajes en mulas. Durante el verano, una carreta cargada tardaba siete días y medio en cubrir la ruta de Santiago a Valparaíso, mientras que en invierno tomaba quince días⁴⁸.

Después de Valparaíso, el mayor puerto de Chile se hallaba en Concepción. En 1793 se exportaron por allí bienes por 155.500 pesos, incluyendo 50.000 fanegas de trigo (62.500 pesos), 5.000 botijas de vino (35.000 pesos), 1.000 quintales de sebo (5.000 pesos) y otros productos de origen agropecuario, como queso, orégano, cebada, mantequilla y ponchos (8.000 pesos)⁴⁹. Estos bienes se producían en los alrededores de Concepción y su área de influencia, incluyendo el valle del Itata y del Maule. El transporte de estos productos desde el lugar de producción hasta el puerto de Concepción se realizaba, en buena medida, a través del Camino Real.

Este Camino era la vía más expedita para sacar los excedentes del Valle Central. Parte significativa de la producción, sobre todo del Maule al sur, se desplazaba hacia Concepción. Otros bienes, principalmente del Maule al norte, se transportaban hacia Santiago; parte se consumía allí y lo demás se trasbordaba a las carretas para llevarse a Valparaíso. Las facilidades aportadas por estos caminos significaron un estímulo para incrementar la producción en el Valle Central de diversos productos agropecuarios, principalmente trigo, vino,

47. Pinto, *Vías y medios*, 31.

48. Pinto, *Vías y medios*, 31.

49. Pinto, *Vías y medios*, 31.

frutos secos, cueros, sebo y ponchos. Además de ser la ruta más segura para el transporte del Real Situado hacia la frontera del Biobío.

CONCLUSIÓN

El sistema de transporte terrestre en el Cono Sur de América se desarrolló a partir de una estrategia de adaptación a las características de cada territorio. La frontera de los medios de transporte se estableció en la cordillera de los Andes, que hizo imposible el establecimiento de caminos carreteros. Al este de Los Andes floreció la red de caminos carreteros, con ejes principales en la Carrera de Cuyo y la Carrera del Norte, que enlazaban el puerto de Buenos Aires con Mendoza y Salta respectivamente, con más de 1.000 leguas, (5.000 km) de extensión. Por su parte, al oeste de la cadena andina, se impusieron los caminos de herradura, exclusivos para caballos y mulas.

La red terrestre se articulaba con el transporte fluvial y marítimo y las rutas de arrieros con sus mulas, para formar un complejo sistema multimodal de transporte interno en la región. El transporte fluvial se desarrolló por las hidrovías de la cuenca del Plata (ríos Paraguay-Paraná) y en el Maule; las rutas marítimas enlazaban Valparaíso con los puertos de Valdivia, Chiloé, Talcahuano, Nueva Bilbao, Coquimbo, Copiapó, Arica y El Callao. Por su parte, los arrieros realizaban las rutas de montaña, para completar las rutas carreteras de Salta hasta el Alto Perú y de Mendoza a Chile.

Las montañas representaron serios obstáculos para el transporte. Varias expediciones emprendieron la búsqueda de un camino que permitiera a los vehículos con ruedas cruzar la cordillera de los Andes, las que finalmente no tuvieron éxito. Por otro lado, para sortear la Cordillera de la Costa fueron necesarios algunos rodeos. Como resultado se puso en marcha el primer camino carretero de Santiago a Valparaíso por Melipilla, además del Camino Real entre Santiago y Concepción que comprendía un tramo surcando el cordón montañoso. Otro esfuerzo se llevó a cabo en el extremo sur del Reino, uniendo Valdivia y Chiloé. Posteriormente, la llegada del ingeniero Ambrosio Higgins, generó las condiciones para realizar el primer y único camino carretero construido como gran obra de ingeniería en la región: la ruta directa de Santiago a Valparaíso. Luego de muchos esfuerzos, algunos más exitosos que otros, el sistema multimodal de transporte del Cono Sur de América española, conformado a partir de la articulación de hidrovías, caminos carreteros y rutas de herradura, alcanzó un nivel notable de eficacia, lo cual se reflejó en el notable movimiento registrado en el puerto de Valparaíso.

BIBLIOGRAFÍA

- Arciniegas, Germán. “Caminos reales, caminos del mar, caminos de tierra”, Introducción *Caminos Reales de Colombia*. Bogotá: Fondo FEN, 1995.
- Assadourian, Carlos Sempat. *El sistema de la economía colonial*. México: Editorial Nueva Imagen, 1983.
- Barrera, Arturo. *Allá abajo volaban los cóndores*. Mendoza: Edición del autor, 2001.
- Barros Arana, Diego. *Historia General de Chile*. Santiago: Editorial Universitaria/ Centro de Investigaciones Diego Barros Arana, 2001.
- Campos Harriet, Fernando. *Historia de Concepción 1550-1970*. Santiago: Editorial Universitaria, 1980.
- “El corregimiento, después partido de Itata 1600 – 1786 – 1818”. *Historia* 21 (1986): 111-144.
- Cofré León, Cristián y Stewart, Daniel M. “Viña, alambiques y 'veinticinco botijas de pisco'. Alhué, 1717” *RIVAR* (Santiago) 7, 20 (2020): 88-107. <https://dx.doi.org/10.35588/rivar.v7i20.4481>
- Cubillos, Adela. *Comercio y sociedad en los orígenes de la villa Santa Rosa de los Andes, 1785-1824*. Los Andes: Junta de Adelanto de Los Andes, 1992.
- “Arrieros, comerciantes y vecinos de Aconcagua: La Villa Santa Rosa de los Andes, 1785-1824”. *Lecturas y (re)lecturas en Historia Colonial* (coord.) Cristian Leal Pino y Juan Cáceres. Valparaíso: Ediciones Universitarias de Valparaíso Pontificia Universidad Católica de Valparaíso, 2011, 219-234.
- Darwin, Charles. *Viaje de un naturalista alrededor del mundo*. Buenos Aires: Librería El Ateneo, 1945.
- Donoso, Ricardo. *El marqués de Osorno, don Ambrosio Higgins 1720-1801*. Santiago: Universidad de Chile, 1941.
- Drago, Guillermo. *Historia de Rancagua*. Rancagua: Intendencia VI Región, 1994.
- Echaíz, León. “Leyenda y tradición del río Mataquito”. *Curicó 250 años de historia*. Óscar Ramírez Merino. Talca: Editorial de la Universidad de Talca, 1993.
- Frezier, Amadeo. *Relación del Viaje por el mar del Sur*. Caracas: Editorial Arte, 1982.
- García, Juan Agustín. *La ciudad Indiana. Buenos Aires desde 1600 hasta mediados del siglo XVIII*. Buenos Aires: Ediciones Antonio Zamora, 1955.
- García, Alejandro y Damiani, Óscar. “Sistemas de riego y agricultura prehispánica en el centro oeste de Argentina” *RIVAR* (Santiago) 7, 20 (2020): 22-45. <https://dx.doi.org/10.35588/rivar.v7i20.4473>
- García, Alejandro. “Evidencias de la comunicación trasandina prehispánica en la quebrada de Agua Negra”. *RIVAR* (Santiago), 9, 25 (2022): 270-287. <https://dx.doi.org/10.35588/rivar.v9i25.5147>
- Guevara, Tomás. *Historia de Curicó*. Santiago: Editorial Andujar, 1997.

- Iniesta, M. Lourdes, Ots, María José y Manchado, Martina. “Prácticas y tradiciones alimenticias prehispánicas y de la colonia temprana en Mendoza (centro oeste de Argentina). Un aporte desde la arqueología y la etnohistoria” *RIVAR* (Santiago) 7, 20 (2020): 46-66. <https://dx.doi.org/10.35588/rivar.v7i20.4475>
- Jaramillo, Miguel y Goicovic, Igor. “Región y nación en los espacios del norte. Desarrollos económicos y sociales en fases de transición. Extremo norte peruano y norte chico chileno”. En: *Chile-Perú, Perú-Chile: 1820-1920, 267-310*, editado por Cavieres, E. y Aljovín de Losada, C. Valparaíso: Ediciones PUCV, 2005.
- Lacoste Adunka, Michelle y Lacoste, Pablo. “Sal de Cáhuil, cordero de secano y queso de Chanco: aportes para el estudio de patrimonio gastronómico y cultural de Chile”. *Idesia* 35, 2 (2017): 17-26.
- Lacoste, Pablo. “Carretas y transporte terrestre bioceánico: la ruta Buenos Aires-Mendoza en el siglo XVIII” *Estudios Iberoamericanos* 31, 1 (2005): 7-34.
- “El tropero y los orígenes de la burguesía en el Cono Sur de América colonial (Mendoza, siglo XVIII)” *Estudios Iberoamericanos* 31, 1 (2005): 177-206.
- “El arriero trasandino y el transporte terrestre en el Cono Sur (Mendoza, 1780-1800)” *Revista de Indias* 68 (2008): 35-68.
- Lago, Tomás. *El huaso*. Santiago: Sudamericana, 1999.
- Lorenzo, Santiago. *Orígenes de las ciudades chilenas. Las fundaciones del siglo XVIII*. Santiago: Editorial Andrés Bello, 1986.
- Maino, Valeria. *La navegación del Maule. Una vía de conexión con el exterior, 1794-1898*. Talca: Editorial de la Universidad de Talca, 1996.
- Medina, José Toribio. *Cosas de la Colonia. Apuntes para la crónica del siglo XVIII en Chile*. Santiago: Fondo Histórico y Bibliográfico José Toribio Medina, 1952.
- Méndez, Luz María. *El comercio minero terrestre entre Chile y Argentina 1800-1840. Caminos, arriería y exportación minera*. Santiago: Universidad de Chile, 2009.
- Molina, Ricardo. “El Camino Real entre Valdivia y Chiloé: su restablecimiento hacia fines del siglo XVIII” *Revista Austral de Ciencias Sociales* 4 (2000): 115-126.
- Muñoz, Juan Guillermo y Lacoste Adunka, Michelle. “Actas del cabildo de la villa de San Agustín de Talca (Reino de Chile, 1759-1815)” *RIVAR* 2 (5) (2015): 160-270.
- Parish, Woodbine. *Buenos Aires y las provincias del río de la Plata: desde su descubrimiento y conquista por los españoles*. Buenos Aires, Hachette, 1958.
- Pinto, Sonia. *Vías y medios de comunicación en Chile durante el siglo XVIII: el camino Santiago Valparaíso y su tráfico*. Santiago: Universidad de Chile, 1976.
- Rivera Medina, Ana y Fanchín, Ana. “Las carretas del vino: tráfico y fletes en el San Juan de la Frontera, en el Reino de Chile, siglo XVII”. *Revista de Historia Social y de las Mentalidades* 10, 1 (2006): 11-33.

- Rosal, Miguel Ángel. “Transportes terrestres y circulación de mercancías en el espacio rioplatense, 1781-1811”. *Anuario del IEHS* 3 (1988): 123-159.
- “El transporte hacia Buenos Aires a través de la hidrovía Paraguay-Paraná, 1781-1811”. *Jahrbuchfür Geschichte Lateinamerikas (JbLA)* 27 (1990): 127-147.
- “El Río de la Plata en la primera mitad del siglo XIX: las relaciones comerciales entre el interior y Buenos Aires, 1831-1835”. *Boletín del Instituto de Historia Americana y Argentina ‘Dr. E. Ravignani’*, 5 (1992): 49-75.
- “El transporte terrestre a través del espacio rioplatense durante las primeras décadas del período independiente”. *Anuario de Estudios Americanos* 57, 2 (2000): 543-575.
- Ruiz Álvarez, Raúl. 2021. “Los oficios del transporte en el reino de Granada: arrieros y trajineros de Guadix y su tierra (s. XVIII)”. *Investigaciones Históricas. Época Moderna y Contemporánea*, 41 (diciembre 2021):589-630.
- Sánchez, J. “Los caminos y el transporte terrestre durante el reinado de Isabel La Católica, en su quinto centenario”. *Revista de Obras Públicas* 3.452 (2005): 41-52.
- Sanjurjo Ramos, Jesús. “Caminos transísmicos y ferias de Panamá, siglos XVII y XVIII”. *Anales del Museo de América XX* (2012). Editado por Secretaría General Técnica, Subdirección General de Documentación y Publicaciones. Edición 2013.
- Sen, Amartya. *Desarrollo y libertad*. Editorial Planeta, 1999.
- Serrera, Ramón María. *Tráfico terrestre y red vial en las indias españolas*. Barcelona: Lunwerb Editores/Ministerio de Transporte, 1999.
- Soto, Natalia. “La construcción del paisaje del vino en el Valle Central de Chile: Cauquenes, 1700-1850”. *Revista Iberoamericana de Viticultura, Agroindustria y Ruralidad*, vol. 2, 4 (enero de 2015).
- “La cartografía vitícola de valle de Elqui en 1810*.” *RIVAR* (Santiago) 9, 25 (2022): 117-134. <https://dx.doi.org/10.35588/rivar.v9i25.5419>
- Uriol, José. “Los transportes de mercancías por carretera en el siglo XIX”. *Revista de Obras Públicas* 131 (1984): 109-118.
- Villalobos, Sergio (comp.). *Historia de la Ingeniería en Chile*. Santiago: Hachette, 1990.