

**EL VALLE DE
MARCAPATA Y LA HOYA
DEL MADRE DE DIOS**

Published @ 2017 Trieste Publishing Pty Ltd

ISBN 9780649225972

El Valle de Marcapata y la Hoya del Madre de Dios by Luis M. Robledo

Except for use in any review, the reproduction or utilisation of this work in whole or in part in any form by any electronic, mechanical or other means, now known or hereafter invented, including xerography, photocopying and recording, or in any information storage or retrieval system, is forbidden without the permission of the publisher, Trieste Publishing Pty Ltd, PO Box 1576 Collingwood, Victoria 3066 Australia.

All rights reserved.

Edited by Trieste Publishing Pty Ltd.
Cover @ 2017

This book is sold subject to the condition that it shall not, by way of trade or otherwise, be lent, re-sold, hired out, or otherwise circulated without the publisher's prior consent in any form or binding or cover other than that in which it is published and without a similar condition including this condition being imposed on the subsequent purchaser.

www.triestepublishing.com

LUIS M. ROBLEDO

**EL VALLE DE
MARCAPATA Y LA HOYA
DEL MADRE DE DIOS**

EL VALLE DE MARCAPATA

Y LA

Hoya del Madre de Dios

Conferencia dada en la Sociedad Geográfica

el 29 de Abril de 1900

POR

LUIS M. ROBLEDO



LIMA

IMPRENTA Y LIBRERIA DE SAN PEDRO

Calle de San Pedro N. 96

1900

F 3451
MER 6



EL VALLE DE MARCAPATA

Y LA

Hoya fluvial del Madre de Dios

Excmo. Señor,

Señores Ministros,

Señor Presidente de la Sociedad Geográfica,

Señores:

Por segunda vez la Sociedad Geográfica me concede el alto honor de dirigir la palabra á este ilustrado público solicitando su interés sobre el tema de nuestra región fluvial. Esta importante institución cuyo prestigio es universalmente reconocido, debe ser, como todas las de su índole, el eco del comercio del mundo en nuestro país y difundir en el exterior la noción clara de la marcha progresiva de la República en el orden comercial, mostrando á la actividad de todas nuestras ricas y todavía poco conocidas regiones del Oriente por los descubrimientos geográficos y las nuevas fuentes de riqueza que la exploración revela en ellas. Es la magnitud del asunto que atañe á los más altos intereses de la Patria que me alienta á hacer públicos los importantes datos que he adquirido en mis viajes; y me hago un deber de gratitud el manifestar mi reconocimiento al Directorio de la Sociedad y muy particularmente al señor Secretario, que ha tenido á bien facilitarme todos los medios para que esta actuación corresponda en lo posible al fin positivo que la institución persigue al protegerla.

Si el año pasado llamé vuestra atención á la hoya del Urubamba, hoy la reclamo, benévola, para ocuparme de la del Madre de Dios,

M813113

íntimamente ligada como aquella al desenvolvimiento de todo el Sur de la República. En efecto, la ruta del río Urubamba, servida por la navegación de este río y la del Ucayali, recorre el corazón del país como un meridiano que enlaza la meseta del Titicaca con los puertos del Amazonas, en los confines del Norte; y una vez salvado el corto trayecto de 160 kilómetros que separa el puerto fluvial del Urubamba, de la zona poblada de la provincia de la Convención, pondrá en juego todos los elementos de que dispone aquella populosa y rica sección nacional; y muy particularmente el departamento del Cuzco, con sus 300,000 almas, sus ricas minas de oro, plata y cobre, con vastas selvas de caucho, con importante ganadería y extensa agricultura que producen lanas y artículos tan nobles como la coca, el caño y la caña de azúcar; con un comercio, en fin, que monta á más de seis millones de soles anuales. Esta vía abrirá á la Administración y á los particulares un camino por donde llevar su actividad y su influencia á las más apartadas y férciles regiones del Perú Central para promover su colonización y desenvolvimiento, estrechando, al mismo tiempo, los elementos tan separados de nuestra población, para ponerlos en contacto fecundo con países en los que el progreso realiza adelantos estupendos.

En el mismo caso está la vía del Madre de Dios, que liga la parte navegable de este río con el ferrocarril de Sicuani-Mollendo, vía de Marcapata. Pero hay allí un interés más palpitante é imperioso, un provecho más inmediato, con trascendencias de orden político y económico, cuya magnitud podremos apreciar estudiando el movimiento comercial de que es hoy teatro el Madre de Dios, en la sección ocupada por Bolivia, y los valiosos elementos de acción con que puede contribuir á ese progreso el departamento del Cuzco, abriendo al comercio la vía de Marcapata que ligue Sicuani con un puerto en el Madre de Dios. Esta vía nos abre las puertas de una parte de nuestro territorio que bien puede llamarse el País del Oro; porque las mismas aguas que arrastran los granos del precioso metal de las faldas del Camantí nos llevan á las vastas llanuras que la explotación del caucho ha convertido en un emporio de riqueza.

Comenzaré, pues, por un rápido bosquejo del valle de Marcapata, para enlazar mis observaciones allí con las noticias que tenemos de la hoya del Madre de Dios.

El valle de Marcapata aparece por primera vez en la historia del Colonijaje hacia el año 1595, como región productora de coca; aunque por los indicios existentes se comprende que ya tenía gran prosperidad en tiempo de los Incas. Las tierras ocupadas se extendían sólo hasta el cerro Camantí, que poco después comenzó á llamar la atención de los españoles por su riqueza aurífera que es tradicional. El valle se pobló de mineros y de agricultores que establecieron haciendas de coca, cuyo número pasaba de veinte, favorecidos por una disposición real que eximía de la mita en las minas del Potosí á los indígenas de la jurisdicción de Marcapata, conocida entonces con el nombre de valles de Cuchoa; lugar importante residencia

de un cacique, cuyas ruinas se ven en la vecindad de la actual hacienda de Saniaca.

La prosperidad del valle siguió creciendo hasta el siglo pasado, en que una inundación ocasionada por el derrumbe del cerro Huahuallani, dos leguas abajo del pueblo de Marcapata, arrasó todo el valle, que fué abandonado; y no se vuelve á hablar de él sino el año 1828, en que el párroco don Pedro Florez, de la doctrina de Marcapata, excitó el celo del vecindario, logrando que se abriera una senda de á pie hasta el lugar llamado Miraflores. Pero ya los salvajes de tierra adentro se habían amparado del territorio, oponiéndose á los blancos que no podían colonizar con vigor faltos de caminos.

En 1836 se realizó una expedición de mineros al Camantí sin otro resultado práctico que el de un simple reconocimiento que contribuyó á mantener latente la fama de la riqueza de ese cerro.

Hacia 1851 el General Medina, Prefecto del Cuzco, intentó abrir un camino á lo largo del valle, proyecto que puso en práctica llevándolo hasta la boca del río Hapo, por las lomas de la cadena que va á la izquierda del valle hasta dicho río. Camino que por incompleto fué abandonado falto de tráfico; y el valle continuó desierto por más tiempo. Ocasionalmente penetraban en él los buscadores de oro principalmente indígenas del pueblo, conocedores de los lugares ricos, que tienen hoy mismo la costumbre de hacer rápidas excursiones á lavar arenas, de las que retiran oro en polvo y á veces gruesas pepitas.

Más tarde, cuando la explotación de la quina fué un gran negocio, varios empresarios recorrieron el valle y sus quebradas hasta más allá del Camantí, sobre ambas riberas. Pero estos trabajos no fijaban pobladores y como todas las excursiones hechas posteriormente en busca de caucho y lavaderos, como las de Hiliker, Reimers y otros muchos nacionales y extranjeros no dieron más resultado práctico que todas las tentativas anteriores. Adolecían todas ellas del capital defecto que se observa en las exploraciones de nuestros industriales, por lo general hombres audaces pero con poca constancia y casi ninguna preparación para dar á sus trabajos un valor medianamente científico; de manera que los errores geográficos y de otro concepto se perpetuaban dejando al país siempre envuelto en brumas, sin que los que siguen encuentren puntos precisos de referencia para orientarse. No se llegó á hacer un croquis siquiera aproximado del valle y comarcas adyacentes y nunca se daba publicidad á los resultados obtenidos.

En 1865 viajaba por allá el sabio Raimondi, que no pudo ir más lejos del lugarcito llamado Chili chili, á tres leguas del pueblo de Marcapata; y los datos que le dieron sobre la configuración del valle y los afluentes del río fueron enteramente erróneos.

En 1890 volvió Marcapata á despertar un interés que se tradujo por el amparo de terrenos y el establecimiento de reducidos cultivos, base de las haciendas en germen que hoy existen; pero no se abordaba la primordial cuestión de caminos; hasta que en 1897 el coronel don Pedro José Carrión, Prefecto del Departamento, que entre otras brillantes iniciativas, como la de la Exposición departa-

mental que llevó á cabo y la fundación del Centro Científico, institución de la índole de esta, que debía dar á conocer los vastos recursos del Cuzco y sus montañas, emprendió con un tezón, no conocido hasta entonces por las autoridades, la apertura de un camino que debía terminar en el Camantí, mejorando al mismo tiempo el poco traficado que conduce de Sicuani, directamente al lugar llamado Ttio en pleno valle, recorriendo la quebrada del río Salca ó Comapata que afluye al Urubamba y la de San Andrés que baja al Marcapata. Comprendió, pues, la importancia comercial de esta ruta, que pone al Camantí, como centro minero de primera clase, á 170 kilómetros de distancia máxima de Sicuani, última estación del ferrocarril, donde debe converjer forzosamente toda la producción del valle. Desgraciadamente el infatigable coronel Carrión dejó el puesto cuando el camino estaba á la altura de Saniaca, nueve kilómetros antes de Camantí, sin que se le pudiera dar el último toque; el trabajo se dejó de lado; las lluvias dañaron algunas secciones del camino permitiendo la entrada de bestias cargadas sólo en la estación seca, con dificultad.

En las excursiones que he hecho en épocas diferentes á la región de los lavaderos y á la del caucho al otro lado del Camantí, donde se decía, ser el Marcapata navegable en canoas, he podido formarme una idea bastante precisa de la disposición topográfica del valle, de su hidrografía, de su posición con respecto á las zonas vecinas conocidas y de sus producciones y recursos; he podido también levantar á la brújula un plano sirviéndome como puntos de orientación lugares y altas montañas de posición determinada, visibles desde puntos muy diversos en el trayecto; compulsando cuidadosamente todas las referencias sobre las secciones que no he recorrido personalmente. (1)

El valle de Marcapata se extiende al Norte del curso del Urubamba, tras las cordilleras del Ausangate y del Vilcanota que forman el tronco de la gran cordillera oriental y sus ramificaciones.

Partiendo de Sicuani por la carretera que conduce al Cuzco, se pueden seguir muchas rutas para ir á Marcapata, *Sicuani*, capital de la provincia de Canchis, es la última estación del ferrocarril del Sur, depósito de toda la carga de importación y exportación en tránsito y centro de un importante comercio de lanas, corales, mercaderías y otros productos de las provincias vecinas y del departamento de Puno; tiene más de 3.000 almas de población y alrededores populosos; toda la provincia cuenta con más de 60 mil; es la residencia de las autoridades y de muchos negociantes.

(1) Estas excursiones, llevadas á cabo en los años 1898 y 1899, fueron hechas acompañando como guía é intérprete á una misión francesa dirigida por Mr. Emile Delvallée. Serios y minuciosos estudios fueron practicados en la región minera, prestando todo interés á la explotación del caucho y á la navegabilidad del Marcapata y Madre de Dios. Los resultados obtenidos fueron de los más satisfactorios pero mediaba un interés privado de parte de los de la misión para que se les diera publicidad inmediata.

De aquí arranca un camino, el más directo y corto de todos, al valle de Marcapata que alcanza en Ttio, aldehuela hoy arrasada por una inundación del año pasado. Recorre la parte alta de la quebrada del río Salcca ó Combapata que produce cereales y papas y tiene en las punas ganado vacuno y lanar, llamas, alpacas y vicuñas; pasa la cordillera por las abras de Chimboya y Yanaruna á más de 4.800 metros sobre el nivel del mar y toma la quebrada de San Andrés que desemboca al Marcapata, frente á Ttio, á 110 kilómetros más ó menos de Sicuaní. A pesar de los fríos parajes que recorre es poblado y provisto pues hay muchas haciendas y estancias de ganado. En la quebrada de San Andrés, en la parcialidad de Soccapata se encuentran arrieros de mulas y de llamas que hacen el transporte de maderas del valle para Sicuani, lo que supone un camino transitable. La dirección de esta vía está casi en línea recta sur norte con la prolongación del valle de Marcapata hasta el puerto del Madre de Dios.

De *Combapata*, otra estación de la carretera (32 kilómetros de Sicuaní), población importante sobre el río Salcca en el que existen dos puentes: el de la carretera y el antiguo de cal y canto, parte otro camino que empalma con el anterior en el lugar llamado Accoyo, nombre de un afluente importante del río Salcca.

Los otros caminos á Marcapata convergen todos á la meseta de Lauramarca y de allí al paso de Pirhuayani.

De *Checacupe*, (15 kilómetros de Combapata) y población importante se desprende un camino que recorre la quebrada de ese nombre ó de Pitumarca, muy poblada, con cultivos de papas y cereales, con estancias de ganado vacuno y lanar, de llamas y alpacas que producen gran cantidad de lana; hay en esta quebrada una importante arriería de mulas y muchas llamas para transportes. En las estancias se prepara carne salada de res y de carnero y se fabrica chuño en gran cantidad. Se cuentan 5 kilómetros de Checacupe al pueblo de Pitumarca y se calculan 45 kilómetros más hasta Lauramarca. Hay estación telegráfica.

Más traficado para los que viajan á Marcapata es el otro camino que parte de *Cusipata*, estación de la carretera (18 kilómetros de Checacupe) pueblo provisto con arrieros de mulas y llamas que produce cereales diversos y harina de trigo; 45 kilómetros á Lauramarca.

Quiquijana es la siguiente población, (11 kilómetros de Cusipata) también provista, poblada y con muchos arrieros que viajan con frecuencia á Marcapata. Es el origen de otro camino que recorre la quebrada de Llampay con varias estancias, pasando por una abra á 4.680 metros; toca en Palca hacienda á 10 kilómetros de Lauramarca que dista 54 kilómetros.

Finalmente de *Urcos*, capital de la vasta provincia de Quispicanchi, á que pertenece el valle de Marcapata, parte el camino que siguen generalmente todos los que viajan del Cuzco: pasa por la hacienda de Palca; Lauramarca queda á los 45 kilómetros. Urcos (17 kilómetros de Quiquijana) es una pintoresca población con su leyendaria laguna; es estación de la carretera y telegráfica; residencia

obligada de un Subprefecto y del Juez de 1.^a Instancia que entiende en asuntos de minas. Dista 45 kilómetros del Cuzco que se levanta en el extremo de un pintoresco y abierto valle.

Podemos llegarnos á saludar á la ciudad milenaria, cuna de los incas, sobre la que el porvenir proyecta los resplandores de una grandeza digna de la antigua civilizadora de cien pueblos. (2)

Llegando á las cumbres que bordean al Urubamba, se avista la elevada meseta de Lauramarca á 3,900 metros sobre el mar, dominada al Este por las grandiosas cumbres del Ausangate y del Callangate que ostentan profusión de fantásticos picachos y aguijas de bizarras formas, surgiendo de un mar de hielo en una extensión de más de 25 kilómetros. La meseta está comprendida entre la base de estos nevados y el curso de los ríos de Palca y Tinquí que unidos con sus afluentes forman, cerca de Ocongata, donde termina la meseta, el valle que riega el río de Paucartambo ó Mapacho, afluyente más lejos del Urubamba con el nombre de Yavero.

En este espacio con una superficie mayor de 50 mil hectáreas estan las haciendas de Palca, Lauramarca y los terrenos de algu-

(2) Para complementar los itinerarios daremos los precios corrientes de los fiets y los viveres que es necesario transportar al valle.

	Por mula.	Por llama
De Sicuani á Ttio, via Chimboys		
Carga de 6 arrobas, 70 kilos m/m 40—80 cts. arroba S. 2—40 3—00		
Carga de llama de 35 kilos máximo		0.80 cts.
Además se paga S. 1—20 á cada uno de los dos conductores que acompañan una piara de 12 á 15 llamas. Las llamas se obtienen en Sicuani mismo ó en Saccapata.		
El fiete de una pasable mula de silla es de 2—50 á 3 soles. Estos precios son los míimos con corta diferencia en todo el trayecto de Sicuani y Urcos hasta Marcapata. En este pueblo se consiguen por el mismo precio otros arrieros de mulas y de llamas para ir hasta Santiaca en la estación buena ó se toman cargadores (qqeñpires) que ganan 2 soles por transportar 80 kilos hasta Santiaca		
Una res gorda cresta	S. 25.00	
Un carnero	40 cts.	
Una mula de carga	50—60 soles	
Una llama	4.6	
La carne salada de buey (charqui, 11½ kilos)	4.	
“ “ “ carnero (chalona, cada pieza)	1—40 1—80	
El Chuño negro (alimento para los peones) se vende por fanegas de 10 arrobas 10 libras (130 kilos) á	8.00 cada una	
El chuño blanco por arrobas á	1—1—20 cada una	
Estos cuatro artículos se pueden comprar en las haciendas de Palca y Lauramarca que se encargan de ponerlos con sus acemilas en el pueblo de Marcapata sin recargo de fiete sobre los precios.		
El maíz, el trigo, la harina de trigo etc. se compran en Sicuani y Urcos á lo precios siguientes:		
Maíz fanega 120 kilos	S. 6—7	
Trigo “ “ “	8	
Harina de trigo “ “ “	10	
En Marcapata mismo solo se pueden conseguir:		
Papas por carguilla, de 35 kilos	S. 0.80	
Maíz, arroba	0.60—80 cts.	
Carneros uno	0.40	
Una res	20.	