



PERÚ

Ministerio de Cultura



REUTILIZACIÓN DEL QHAPAQ ÑAN DURANTE EL PERIODO COLONIAL: La “Ruta del Azogue” tramo Huancavelica – Chincha¹

*Joseph A. Bernabé Romero
Coordinación de Investigación y Registro
del Sistema Vial Inca – Qhapaq Ñan
Sede Nacional - Ministerio de Cultura*

El descubrimiento de las minas de plata de Potosí en el Alto Perú, en 1545, y las minas de azogue² en Huancavelica, en 1564, constituyó un factor importante del auge económico colonial de la Monarquía española en los siglos XVI y XVII. Los yacimientos de mercurio de Huancavelica llegaron a tener un valor incalculable para la producción de plata, ya que su amalgama permite la recuperación de este separándolo de los minerales acompañantes.

El transporte de azogue desde Huancavelica abrió nuevas rutas comerciales utilizando tramos de caminos de origen prehispánico como el camino longitudinal de la sierra vía Huamanga, Cusco y el Alto Perú (Bolivia). También se utilizaron rutas más rápidas combinando vías terrestres y marítimas, destacando el tramo que se dirige de Huancavelica al puerto de Tambo de Mora, en el valle de Chincha, lugar donde el azogue era transportado hasta el puerto de Arica para luego continuar su traslado por los caminos del valle de Azapa y Lluta hacia las minas de plata de Potosí.



Portal Belén, acceso principal a la mina Santa Bárbara - Huancavelica

¹ El presente artículo se basa en los resultados del reconocimiento de campo realizados en marzo del 2007 por los arqueólogos Joseph Bernabé Romero y Segisfredo López Vargas (Bernabé y López, 2007 a). jbernabe@cultura.gob.pe

² El azogue es el nombre antiguo del elemento químico mercurio. Desde mediados del siglo XVI, este metal entra en su edad de oro, ya que comienza a utilizarse en grandes cantidades en el proceso de amalgamación para recuperar el oro y la plata.



El presente artículo se basa en el registro arqueológico de la “Ruta del Azogue” en el tramo caminero Huancavelica – Chíncha, trabajo realizado por el proyecto Qhapaq Ñan en el 2007. A continuación presentamos parte del registro de las principales características formales y los establecimientos vinculados que ha permitido conocer detalles de su significado histórico.

RUTAS DEL AZOGUE SIGLO XVI - XVII

El transporte del azogue³ desde Huancavelica hasta Oruro y Potosí tuvo un proceso duro y complejo en la búsqueda de nuevas rutas viables en tiempo y costos. Una primera etapa abarca desde 1573⁴ a 1584, en que se utiliza la “Ruta de la Sierra”, la misma que aprovechó el trazo del camino Inca longitudinal, desde Huancavelica continuando por las ciudades de Huamanga y Cusco y seguir por el antiguo camino al Collasuyu. Este tramo presentaba un trayecto de 336 leguas (aprox. 1848 km) de trajín, que podía durar entre tres a seis meses de viaje, principalmente porque el transporte de azogue se encargaba a diversos arrieros, que aprovechaban la ruta para el comercio de otras mercaderías. Los “pueblos de españoles de Huamanga y Cuzco” fueron mercados aprovechados por los arrieros del mercurio (Contreras 1981: 118).

Por su elevado costo y tiempo, se dispuso una ruta más corta y recta hacia la costa a través del puerto de Pisco. De este lugar el azogue era embarcado hasta Arequipa y Puno hasta llegar al Alto Perú. Esta ruta revela la resistencia por independizar el transporte y mercurio en su paso por los mercados de otros productos establecidos en la “Ruta de la Sierra” y la instauración de una ruta que aprovechase al máximo la ruta marítima (ibid.: 119 -120)

La ruta marítima pasa por una etapa exploratoria hasta 1584, donde es definida por el virrey Conde del Villar. En los años posteriores, la “ruta del azogue” más directa hacia la costa sería el puerto de Chíncha (Tambo de Mora), ubicado a 36 leguas (aprox.198 km). En esta ruta se estableció un almacén en el paraje de San Gerónimo⁵, ubicado a nueve o diez leguas del puerto de Chíncha (ibid.: 118 - 120). Esta información es importante ya que constituye la primera referencia de lugares de tránsito entre Huancavelica y Chíncha mencionada en los documentos históricos.

Desde el puerto de Tambo de Mora o Chíncha, el azogue era embarcado en naves de la Armada Real hasta el puerto de Arica. Durante el siglo XVII hacían un viaje al año. Adicionalmente, la Corona también fletaba mercantes particulares. Una vez en Arica, el desembarque y reexpedición del azogue hacia el altiplano constituía toda una nueva empresa (Rivera 1995 -1996:115).

³ Para el transporte del azogue se tenía que embalarlo mediante contenedores de pieles curtidas denominadas “badanas”, con las que se hacía bolsas amarradas en sus extremos. Cada par de badanas conformaba un maito, y aproximadamente cuatro maitos hacían un quintal (Rivera 1995 – 1996:115).

⁴ Fecha aproximada que coincide con la expropiación de las minas de Huancavelica por el Estado (Contreras 1981:114).

⁵ El transporte desde Huancavelica hasta el almacén de San Gerónimo se hacía en llamas y desde aquí al puerto de Chíncha se hacía en mulas. La mercadería de retorno para los transportistas de Chíncha a Huancavelica consistía en remisiones de vino y aguardientes provenientes de los valles iqueños y solo por temporadas.

“De los almacenes de Huancavelica se lleva el azogue por tierra envuelto y atado en badanas sobre carneros, hasta un pueblo de indios que se llama San Gerónimo; y en mulas desde allí al puerto de Chíncha donde se embarca y vá de Arica, llegando se vuelve á cargar y caminar por tierra á Oruro y Potosí, de donde traen de tornaviaje las barras; del primer trajín á Chíncha está hecho asiento con un particular, al viaje de mar suele ir uno de los galeones de su Majestad, pudiendo sin hacer falta a la Armada, y cuando no, se fleta por bajas el navío de particulares...” (D. Juan de Mendoza y Luna, Marqués de Montesclaros Virrey del Perú 1607 – 1615. chokavento.com/la-ruta-del-azogue).

Según memorándum de Juan Bautista Sáenz Navarrete⁶, a partir de 1657, el transporte del azogue a Potosí se hizo por Buenos Aires al considerando que Huancavelica ya no producía cantidades significativas. De esta forma, el azogue debía viajar distancias mayores desde Europa.

Rutas del azogue	Leguas	Km	Días
Vía terrestre Huancavelica – Cusco – Potosí	336	1848	90
Vía terrestre Huancavelica – Callao	60	363	?
Vía marítima Callao – Arica	?	?	30
Vía terrestre Huancavelica – Pisco	?	?	10
Vía marítima Pisco – Arica	?	957	?
Vía terrestres Huancavelica – Chíncha	36	198	8 a 10
Vía marítima Chíncha – Arica	240	1320	25
Vía terrestre Arica – Potosí	112*	616	20

*Fuente: Mario Rivera 1995 – 1996: 104



Puente colonial asociado al camino segmento Santa Bárbara - Huancavelica

REGISTRO DEL TRAMO HUANCVELICA – CHINCHA

Para el reconocimiento arqueológico de la “ruta del azogue” tramo Huancavelica – Chíncha, fue necesaria el estudio de fuentes históricas, cartas nacionales y entrevistas con los pobladores locales, siendo estas últimas vitales para identificar la ruta. En base al análisis cartográfico, se trazó el recorrido por las cabeceras de las cuencas altas entre los límites políticos de los departamentos de Huancavelica, Ica y Lima.

⁶ Documento 149, Charca 29 -9, Archivo General de Indias (Mario Rivera Ob. cit.:102).



PERÚ

Ministerio de Cultura

QHAPAQ
NAM
PERÚ
sede
nacional

El reconocimiento arqueológico en Huancavelica se concentró en el cerro Chaclatacana, lugar donde se ubicaban las minas de azogue célebremente conocidas como Santa Bárbara y el poblado colonial, conservándose entre ellas el portal Belén por donde se ingresaba a los socavones. De estas minas se extraía el cinabrio para ser llevado a los hornos de fundición de Huancavelica, ubicados en las inmediaciones de la ciudad, así como al interior de los barrios de la Ascensión, San Cristóbal, Santa Ana y en las laderas del cerro Chaclatacana (Bauer y Coello 2014: 102⁷, Gálvez 2002).



Camino que se desplaza sobre la margen izquierda del río Ichu antes de llegar a Huancavelica, reutilizado para el transporte del azogue

En esta primera sección, Santa Bárbara – Huancavelica, se ha registrado el camino que viene del poblado colonial de Santa Bárbara. Se ha reconocido que el camino conserva elementos formales de construcción como calzadas empedradas con un ancho promedio de 1.5 m, con muros de contención en la parte inferior de la calzada, en algunos segmentos presenta muros laterales, escalones en áreas con declives muy pronunciados,

y terraplenes. También se integra al camino un puente de piedra en arco de medio punto de origen colonial. Se asocian a esta primera sección extensos corrales y construcciones distribuidos por la ladera del cerro.

Una vez obtenido el azogue de los hornos eran embalados y llevados por llamas cargueras para continuar el trayecto por la margen izquierda de la quebrada Ichu, tomando el rumbo noroeste desde Huancavelica. El camino llegaba a la quebrada de Cachimayo, continuando por la estancia de Lachoj, lugar donde se ha registrado los

⁷ Investigaciones de campo realizados por Brian Bauer, Antonio Coello y Douglas Smit (2014:102) han determinado la construcción de más de cien hornos de mercurio que se extendía por encima de los cien kilómetros cuadrados durante los dos siglos de producción de la mina de Santa Bárbara. Además se ubicaron restos de hornos en los alrededores de los pueblos de Chaclatacana y Huaylacucho, así como en ambos lados del río Ichu, que atraviesa la ciudad de Huancavelica.



cimientos de un puente de arco en medio punto, gravemente afectado por el corte de la carretera a la localidad de Arma. El camino de Lachoj continua hacia el Tambo de Cachimayo, lugar donde se ha reconocido la bifurcación del camino; el primero hacia la ex hacienda de Cotay y el segundo en dirección hacia las localidades de Chupamarca, Arahua y Arma, ubicadas hacia el suroeste de los cerros Pata Pata y Uchuc Moyocho⁸.

El reconocimiento de campo continuó por el camino que lleva a la ex hacienda de Cotay, en la carta nacional se observa un trazo de camino bien delineado, corroborando la información etnográfica obtenida en Huancavelica. El trazo continuaba por la quebrada de Pucavado, donde ha sido afectado por la construcción de la trocha carrozable hacia la estancia de Cotay⁹. Este trazo caminero cruzaba la estancia pasando al lado de un abrigo rocoso, donde se han registrado evidencias de ocupaciones prehispánicas, como presencia de material lítico (lascas y preformas en obsidiana) y fragmentos de cerámica.

Desde Cotay, el camino continuaba cuesta arriba por la quebrada de Alljahuasi, donde se orienta hacia el oeste, bordeando la laguna de Parinacocha para llegar a la parte alta de los cerros de Pariona Orjo y el abra de Pisquillo, punto más alto en todo el trayecto de Huancavelica – Chincha, ubicado a 4852 m.s.n.m. Hasta Pisquillo se ha recorrido de 59 km aproximadamente. Desde el abra de Pisquillo se llega a la quebrada Paria, lugar donde se bifurca un camino de origen prehispánico reutilizado por los arrieros y comerciantes para el traslado de sus productos hacia la costa pasando por la quebrada de Rumi Cruz, la laguna de Yurac Punku, el paraje de Tambo, el poblado Lincha, Zúñiga, Pacarán finalmente Lunahuaná y Cañete¹⁰

El trayecto del camino Huancavelica – Chincha continua hacia el abra de Piscococha, ubicada en el cerro Huichicana, para bajar por la quebrada Sahuinto, hasta el paraje denominado Tambohuasi, lugar donde se ha registrado construcciones de planta rectangular reutilizada por los pobladores locales. Esta zona estaría formando parte de un posible tambo de origen colonial. Desde Tambohuasi, el camino continúa en ascenso hacia el cerro Pucapaclla para llegar al sector de Colcabamba, donde se han ubicado asociados dos marcadores o saywas que se caracterizan por su estructura de planta cuadrangular a manera de columna formada por hileras de piedra. Enseguida, el camino descende por la quebrada Pumahuanio y asciende hasta el abra Auquichaca, donde se han registrado restos de una apacheta. En este sector el trazo del camino mantiene un ancho promedio de 2m. y se presenta despejado con segmentos de alineamientos de piedra hacia ambos lados.

⁸ Para el reconocimiento arqueológico se ha utilizado la carta nacional Conayca 26-m donde se puede observar la existencia hasta tres caminos orientados hacia el oeste, que cruzan la cadena de montañas de los cerros Pata Pata, Uchuc Moyocho, Aycha Libre y Ojo Pucra. Se tomó la decisión de continuar por el camino a Cotay por las referencias etnográficas que contábamos ya que esta ruta era utilizada por los comerciantes hacia los valles de Lunahuaná y Chincha.

⁹ En los primeros años del siglo XX la estancia de Cotay estuvo vinculado al barrio de San Cristóbal en Huancavelica, el lugar era un paso importante en la ruta del comercio hacia el valle de Lunahuaná (Valderrama y Escalante 1983: 71 -73).

¹⁰ Valderrama y Escalante (Op.cit.: 1983) en una publicación sobre arrieros, troperos y llameros de Huancavelica reconstruyen las rutas comerciales que se hacían en los primeros años del siglo XX, desde Huancavelica hacia el valle de Lunahuaná; una primera ruta tomaría el camino hacia Cachimayo, continuando por la quebrada Rumi Cruz, Yurac Punku hasta el poblado de Lincha para finalmente llegar a Zúñiga, Catapaya y Pacaran. La segunda ruta seguiría hacia el Chíncha Alta por Cotay, Pisquillo, Rumi Cruz, Incawasi, Waychao, Lucama, Paria Puncu, Media Pampa y finalmente Chíncha Alta. En el sector denominado como Chaska se bifurcaría el camino hacia Lunahuaná, este punto se ubicaría entre la pampa de Waychao e Incawasi.

Desde la apacheta de Auquichaca se continúa, bordeando la ladera del cerro Sayhua, hasta la apacheta de Huincuy, para cruzar la quebrada de Incahuasi, sector donde se registra cuatro estructuras de planta rectangular dispuestas frente a frente formando un espacio abierto a manera de Kancha, pero de forma irregular. El trazo caminero continúa bordeando las laderas del cerro Huarmi Rumi y Huamish Cruz, paraje donde se bifurca otro camino que continúa por la quebrada de Tunapuquio y Plazayoc y continúa hacia los actuales poblados Viscaya, Madean y Viñac.

El trayecto prosigue hacia la estancia de Tambocorral o Plazayoc, establecimiento que se ubica entre los límites de los departamentos de Lima e Ica, y que ha sido reutilizado por los pastores como corrales para ganado vacuno. El trazo del camino sigue hacia el Tambo de Chesgue, que presenta construcciones de planta cuadrangular asociadas directamente al camino. En este sector, se bifurca un tercer camino que llegaría directamente al poblado de Zúñiga en el valle de Lunahuaná - Cañete, conforme se observa en la carta nacional.



Muro de retención, elemento formal característico en declives pronunciados

La última sección del tramo Huancavelica – Chincha registrado sale del abra de Pacaypunco, bordeando las laderas de los cerros en las estribaciones occidentales de los Andes, llegando hasta el sector de Lucmo, punto final de las prospecciones realizadas en este estudio, quedando pendiente el reconocimiento de una sección de 50 km. Camino que estaría bajando por la quebrada de Cruz de Almacén hasta la quebrada Almacén, donde se ubica el paraje de San Jerónimo. En este lugar, posiblemente se ubican los restos de los almacenes reales de azogue que llegaban desde Huancavelica en llamas cargueras y que eran cambiados a las acémilas para ser llevadas por la quebrada



Almacén y San Juan para finalmente llegar a la ciudad de Chíncha y el puerto de Tambo de Mora.

SECCIONES DE CAMINOS REGISTRADOS			
Sección	Punto de inicio	Punto final	Longitud (Km)
Mina Santa Bárbara – Ciudad de Huancavelica	502812 / 8583636	502479 / 8586346	3
Ciudad de Huancavelica – Caserío de Lachoj	503513 / 8587362	489825 / 8580248	17.5
Caserío de Lachoj – Tambo de Cachimayo	489825 / 8580248	481532 / 8575020	10
Tambo de Cachimayo – Hacienda de Cotay	481532 / 8575020	468895 / 8582492	16
Hacienda de Cotay – Estancia de Alljahuasi	468895 / 8582492	464596 / 8579003	6
Estancia de Alljahuasi – Abra de Pisquillo	464596 / 8579003	458962 / 8579425	5.5
Abra de Pisquillo – Abra de Piscococha	458962 / 8579425	446818 / 8581706	14
Abra de Piscococha – Tambohuasi	446818 / 8581706	439129 / 8570806	13.5
Tambohuasi – Tambo de Incahuasi	439129 / 8570806	428973 / 8562229	16.5
Tambo de Incahuasi – Estancia de Tambocorral	428973 / 8562229	421994 / 8559346	9
Estancia de Tambocorral – Abra de Pacaypunco	421994 / 8559346	408828 / 8552302	19
Abra de Pacaypunco – Lucmo	408828 / 8552302	400929 / 8548334	18

COMENTARIOS FINALES

El tramo Huancavelica – Chíncha o “Ruta del Azogue”, materia del presente reconocimiento de campo, se desplazaba por encima de los 3700 m.s.n.m. y los 4852 m.s.n.m. principalmente por pisos ecológicos de puna, entre los departamentos de Huancavelica, Lima e Ica, bajando a la costa por las cabeceras de las estribaciones occidentales de la cordillera de los Andes permitiendo su fácil tránsito y accesibilidad.

Las evidencias superficiales del camino se caracterizan por presentar segmentos con elementos arquitectónicos como: muros de contención en la parte inferior de su calzada, alineamientos de piedras hacia ambos lados del camino -en algunos casos a manera de barrido o por desgaste-, segmentos en terraplén o elevados; asimismo, se ha recurrido al empleo de escalones en sectores donde la topografía era muy abrupta y senderos producto del desgaste y la erosión del camino (Bernabé y López 2007 a).

Entre las evidencias arqueológicas asociadas se ha registrado 11 apachetas o montículos artificiales de piedras que los viajeros van dejando en su tránsito como señal de respeto y de contenido simbólico. Estas apachetas se ubican en los pasos más altos o abras naturales donde la perspectiva del paisaje cambia de un lado a otro, obteniéndose una visión diferente al tramo realizado. En el recorrido también se ha registrado evidencias de



establecimientos o tambos menores que los definen como lugares solo de tránsito o posada para los viajeros. Asimismo, se ha registrado abrigos rocosos con evidencias de ocupaciones tempranas caracterizadas por material lítico en obsidiana. El estado de conservación del camino es regular, aproximadamente el 70 %, mantiene su trazo original (ibid.). Estos indicadores permiten definir esta ruta como un camino transversal este – oeste (costa – sierra) posiblemente utilizado desde periodos tempranos, permitiendo la accesibilidad desde la parte oriental de Huancavelica hacia los valles costeros de Lunahuaná – Cañete (Lima), Chíncha y Pisco (Ica).

Para la época Inca este tramo trasversal Huancavelica – Pisco - Chíncha se encontraba vinculado a una red de caminos que llegaban directamente a los asentamientos de Tambo Colorado, La Centinela y Tambo de Mora, articulándose, a su vez, con el camino longitudinal de los llanos que cruzaba longitudinalmente de norte a sur, los valles de Chíncha y Pisco (Matos1960, Hyslop 2014:189 - 2010).

Recientes investigaciones arqueológicas en Tambo de Mora (Alcalde, Del Águila, Fugita y Retamozo, 2010) han hallado evidencias de talleres metalúrgicos, surgiendo algunas interrogantes sobre el origen de los minerales y metales, planteándose su posible procedencia en las partes altas de Chíncha y Huancavelica. Por otro lado, investigaciones arqueológicas realizadas en las cabeceras de la cuenca del río Cañete, entre las localidades de Huangáscar, Chocos, Viñac, y Madean, ubicados sobre la margen izquierda, se ha registrado asentamientos prehispánicos que presentan como patrón arquitectónico estructuras de planta circular vinculados a grupos sociales procedentes de Huancavelica y el valle del Mantaro (González y Pacheco 2004, González, Pacheco, Del Águila y Bejar 2014). Asentamientos que se encontrarían articulados a la red de caminos transversales hacia los valles Cañete, Chíncha y Pisco.

Consideramos que esta red caminera Huancavelica – Chíncha estuvo articulado al sistema vial Inca, el cual nacía en la bifurcación del camino longitudinal en Izcuchaca, proyectándose en dirección al sureste hacia el establecimiento Inca de Ushkus Inkañan (Coello1999), integrando esta extensa región con rutas camineras que continuaban por las quebradas de Ichu y Cachimayo donde se dividían por Santa Ana y Rumichaca hacia los valles costeros de Cañete, Chíncha y Pisco (INC 2006: 55-57), articulándose con los principales establecimientos Incas como: Incahuasi de Lunahuaná (Casaverde y López 2011), Incahuasi, Huaytara, Patipampa, Huayanga, Tambo Colorado, Lima La Vieja y La Centinela (Hyslop, 1994: 193-194).

Las posteriores modificaciones del camino Inca realizadas en la colonia por la creación de rutas comerciales y mineras, producto de la creación de reducciones, fundación de ciudades, tambos, estancias ganaderas, obrajes y minas, permiten contar con un cuerpo muy importante de indicadores o elementos diagnósticos sobre las modificaciones que ha sufrido los caminos de origen prehispánico por la reutilización colonial. El tramo Huancavelica – Chíncha, representaría un claro ejemplo de la reutilización post Inca de un camino transversal de la sierra hacia los valles costeros, como una ruta comercial para el traslado el azogue hasta el puerto de Tambo de Mora y de otras mercancías. Esperamos en un futuro se pueda ahondar más en el estudio de esta red caminera.



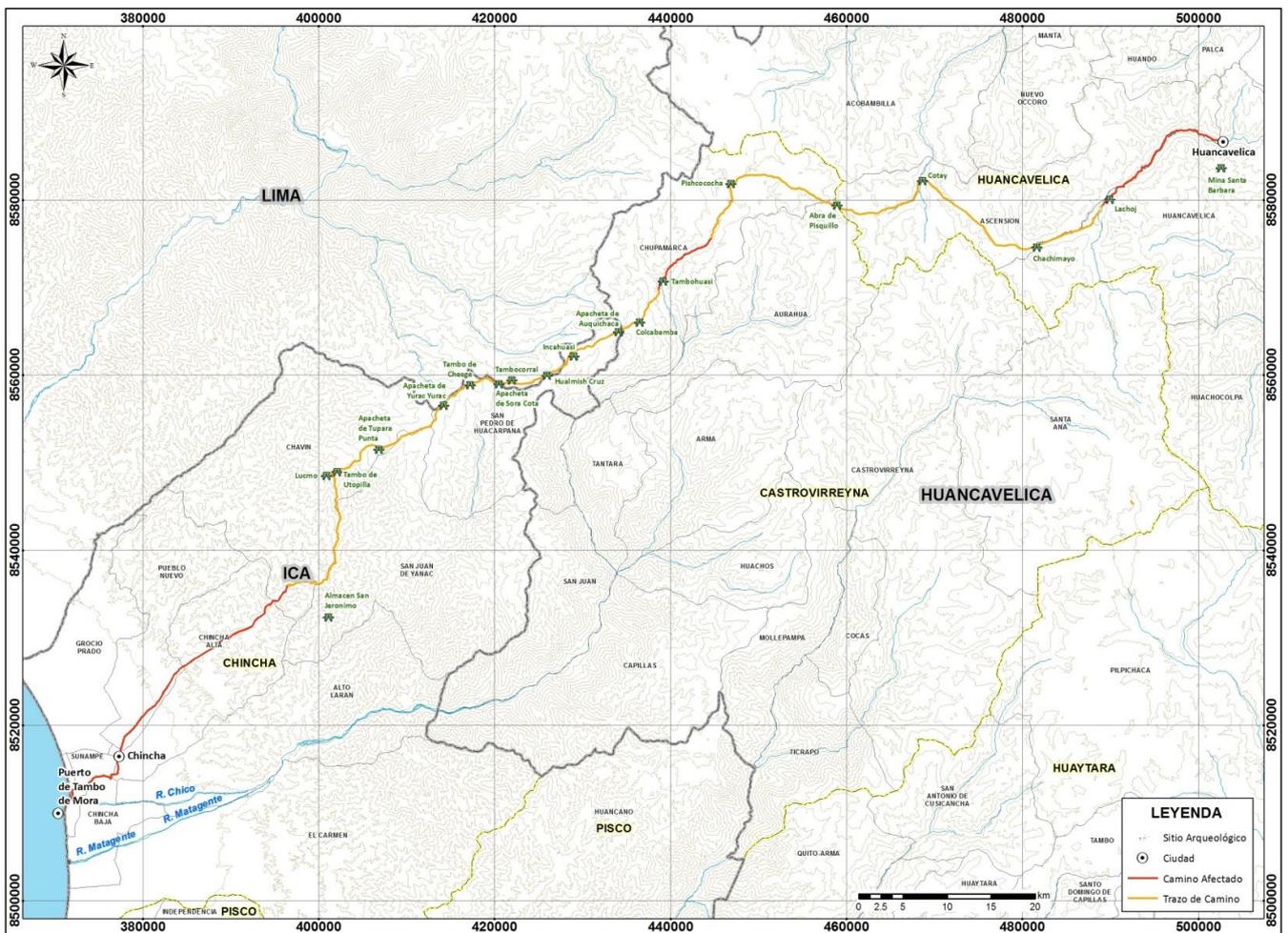
PERÚ

Ministerio de Cultura



AGRADECIMIENTOS

A la Sra. Victoria Contreras Lacho, Directora de la Dirección Desconcentrada Huancavelica, por su apoyo y su infatigable labor por la valoración de la cultura huancavelicana. Al Lic. Manuel Picón Carlos, que sin su apoyo no hubiera sido posible trazar la ruta Huancavelica – Chincha; al Lic. Rubén Espinoza Gonzáles por la información proporcionada en las reuniones sostenidas en nuestra estadía en la histórica ciudad de la Villa de Oropesa de Huancavelica. A mis compañeros Sonia Ríos Villar, Miguel Cabrera Arana, Julio Fernández Flores y Guido Casaverde Ríos por la revisión y sugerencias del presente texto.



Trayecto seguido desde Huancavelica hacia el valle de Chincha
(Mapa: Joshep Julio Fernández)

BIBLIOGRAFIA

- ALCALDE, Javier, DEL AGUILA, Carlos, FUJITA, Fernando y RETAMOZO, Enrique**
2010 “Plateros” precoloniales tardíos en Tambo de Mora, Valle de Chincha (Siglos XIV –XVI). En: Arqueología y Sociedad N° 21, UNMSM, pp. 171 -184.
- BAUER, Brian, COELLO, Antonio y SMIT, Douglas**
2014 Un caso de arqueología histórica en Huancavelica: Los hornos coloniales de Mercurio. En: Arkinka. Revista de Arquitectura, Diseño y Conservación. N° 227, pg. 100 – 109.
- BERNABE, Joseph y LÓPEZ, Segisfredo**
2007 (a) Informe Final de campo. La Ruta del Azogue Tramo Huancavelica – Chincha. Proyecto Qhapaq Ñan. Lima: Instituto Nacional de Cultura (Informe inédito).
2007 (b) Informe Final de campo. La Ruta del Azogue Tramo Huancavelica – Huamanga. Proyecto Qhapaq Ñan. Lima: Instituto Nacional de Cultura (Informe inédito).
- CABRERA ARANA, Miguel Ángel**
S/F Una ruta Inca en el Collasuyu: uniendo Tacana con Putre. En prensa.
- CASAVARDE, Guido y LOPEZ, Segisfredo**
2011 El camino entre Inkawasi de Lunahuaná y la Quebrada Topará: vía para la conquista Inca del señorío Guarco. Ministerio de Cultura, Lima. 204 p.
- COELLO RODRIGUEZ, Antonio**
1999 Primeras Investigaciones Arqueológicas en Uchkus Huancavelica – Perú. En: Arkinka, Revista de Arquitectura, Diseño y Conservación. Año 4 N° 38, pp. 79 – 83, Lima.
- CONTRERAS CARRANZA, Carlos Alberto**
1981 El Azogue en el Perú Colonial (1570 – 1650). Tesis para optar el grado de Bachiller en Humanidades con mención en Historia. Pontificia Universidad Católica del Perú. Lima.
1982 La Ciudad del Mercurio. Huancavelica 1570-1700. Lima: Instituto de Estudios Peruanos.
- CARRAZCO, Tulio**
2003 Cronología de Huancavelica. Hechos, Poblaciones y Personas. Compañía de Minas Buenaventura, Vol. I, Editorial San Marcos, 670 pp. Lima
- GALVEZ PEREZ, José María**
2002 Hornos coloniales de fundición de mercurio Huancavelica. Concejo Nacional de Ciencia y Tecnología. Huancavelica.
- GONZÁLEZ, Consuelo y PACHECO, Carmen**
2004 Asentamientos Yauyos en el valle alto del río Cañete: distrito de Huangáscar y Viñac. En: Arqueología y Sociedad N° 15, pp. 119 – 134.
- GONZÁLEZ, Consuelo, PACHECO, Carmen, DEL AGUILA, Emilio y BEJAR, Jesús**



PERÚ

Ministerio de Cultura



2014 Asentamientos arqueológicos en la zona surde Yauyos: distritos de Huangáscar, Chocos, Viñac y Madeán. En: Arqueología de las cuencas alto y medio andinas del departamento de Lima. Pieter van Dalen Luna Editor, pp. 101 – 116.

HYSLOP, John

2014 Qhapaq Ñan. El sistema Vial Inkaiko. Ediciones Cope, PETROPERU, Lima, 561 pp.

INSTITUTO NACIONAL DE CULTURA

2006 Programa Qhapaq Ñan. Informe por Cuencas Hidrográficas del Registro de Tramos y Sitios. Campañas 2003-2004. Lima, 273 p.

MATOS MENDIETA, Ramiro

1960 Informe sobre los trabajos arqueológicos en Catrovirreyña Huancavelica. En: Antiguo Perú. Espacio y Tiempo. Pp. 313-324. Lima.

LOHMANN VILLENA, Guillermo

1949 Las Minas de Huancavelica en el siglo XVI y XVII. Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos.

PALACIOS MIROQUESADA, Humberto

2010 La Mina San Bárbara y su postulación a la lista del patrimonio mundial. En: Arqueología y Desarrollo. Experiencias y Posibilidades en el Perú. Luis Valle Alvares – Ediciones SIAN, Lima, pp. 215-226.

VALDERRAMA, Ricardo y ESCALANTE, Carmen

1983 Arrieros, troperos y llameros en Huancavelica. En: Allpanchis, vol. XVIII N° 21, pp. 65 – 88, Cusco.

RIVERA, Mario

1995-1996 Arica en las rutas de tráfico de Potosí: algunas consideraciones sobre la sociedad andina del siglo XVIII. En: Revista Chilena de Antropología N° 13. Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Chile, pp. 99-136.