

Entre memoria y paisaje: un análisis geoespacial de “El lazarillo de ciegos caminantes”

Between memory and landscape: a geospatial analysis of “El lazarillo de ciegos caminantes”

Matthew Bleakley Ballance

Brown University - Department of Anthropology, Estados

Unidos de América

matthew_ballance@brown.edu

Recepción: 31 Marzo 2024

Aprobación: 09 Octubre 2024



Acceso abierto diamante

Resumen

Este artículo examina la manera en que la experiencia de viajar a través de un camino contribuye a su representación. Como ejemplo, examino el Camino Real desde Buenos Aires hasta Lima en el siglo XVIII. La manera en que un visitador colonial viajó a través de este camino influyó en su memoria, y por su memoria, su escritura. *El lazarillo de ciegos caminantes* se utiliza como fuente histórica a través de la cual visualizar la experiencia de movimiento de su autor a lo largo del camino. Este documento histórico se analiza utilizando técnicas SIG críticas para encontrar correspondencias y desconexiones entre el texto y el espacio de la carretera en la que fue producido. Los resultados del análisis muestran que la experiencia de viajar influyó profundamente la manera en que el paisaje era recordada, y después, representada. En conclusión, sostengo que la desconexión entre las fuentes de información históricas y geoespaciales arroja luz tanto sobre la experiencia del paisaje de los “nuevos comerciantes” del siglo XVIII, sus interacciones con otros viajeros, y la manera en que la representación del espacio de la carretera era vinculada con la experiencia de viajar del autor que se representó.

Palabras clave: arrieros, caminos, colonialismo, comercio, infraestructura.

Abstract

This paper examines the ways in which the experience of traveling along a road contributes to its representation. As a case study, I examine the 18th century Camino Real from Buenos Aires to Lima. The experience of a colonial inspector along this road influenced his memory, and through his memory, his writing. *El Lazarillo de Ciegos Caminantes* is used as a historic source through which to visualize the author’s experience of moving along the road. The document is analyzed using critical GIS techniques to find correspondences and disconnections between the text and the space of the road in which it was produced. The results of the analysis suggest that the experience of traveling profoundly influenced the way that landscape was remembered, and then, represented. In conclusion, I sustain that the disconnection between historical and geospatial sources of information sheds light on the “New Merchants” of the 18th century’s experience of the landscape, their interactions with other travelers, and the way in which the representations of the space of the road are linked with the travel experiences of the author who represented it.

Keywords: colonialism, commerce, infrastructure, muleteers, roads..

Introducción

En las últimas décadas, el estudio de paisajes históricos se ha visto revolucionado por la ubicuidad de los sistemas de información geográfica. Una de las herramientas más populares ha sido la “ruta de menor coste” (Surface-Evans y White, 2012; Verhagen et al., 2019; White, 2015). En el caso de los caminos históricos, nos puede ayudar a identificar las rutas históricas y explorar continuidades en el uso de los caminos a través del tiempo (Mignone, 2015, 2022). Sin embargo, estas oportunidades tienen sus riesgos. La representación cartesiana o planar, una representación a menudo reforzada por la perspectiva de un SIG, no es la única manera de representar o entender un paisaje (Bergmann y O’Sullivan, 2018; Gillings, 2012; Wernke et al., 2017). Por el contrario, es una manera inexorablemente vinculada a la visión del Estado y el proyecto colonial (Harvey, 1990; Scott, 1998). Esto se vuelve visible cuando estudiamos sistemas de infraestructura como los caminos, puesto que la infraestructura ha sido entendida, tradicionalmente, como “la marca del Estado en el paisaje” (Wilkinson, 2019b). Es decir, estas herramientas pueden reforzar una visión estatal de los caminos cuando se usan acríticamente.

Una opción que nos ayuda a evitar esta trampa es usar herramientas geoespaciales de una manera crítica, intentando capturar en un sentido siempre incompleto, la experiencia corporal y material del movimiento. Esto es lo que Franklin (2020) propone en un artículo reciente en el *International Journal of Historical Archaeology*. Franklin dice, basándose en la literatura de las humanidades digitales, que usar la información geoespacial de forma creativa “nos pueden ayudar a pensar en el rol del movimiento, percepción, y memoria” en la arqueología de caminos históricos. ¿Cómo fue el camino “percibido, encontrado, recordado y hecho significativo a través de la experiencia encarnada y situada de humanos en movimiento”? Aunque Franklin aplica esa idea a la Ruta de la Seda, es posible transferir el concepto también a otros caminos históricos. Franklin nos recuerda que el espacio de un camino es algo hecho no solo con mapas y otras herramientas cartográficas, sino también por la experiencia y memoria de viajeros en movimiento.

Utilizo las mismas preguntas para considerar la construcción del Camino Real colonial desde Buenos Aires hasta Lima. Cuando consideramos la experiencia del movimiento, y no la ruta como objeto fijo, nuevas preguntas aparecen. Es posible considerar cómo la experiencia del camino está vinculada con aspectos de la identidad y la (re)producción de la desigualdad colonial. Como Wilkinson nos recuerda, “Aunque la investigación etnográfica centrada en los Estados-nación modernos tiende a centrarse en el acceso variable a la infraestructura como base de la desigualdad (...) la desigualdad también se manifiesta a través de experiencias radicalmente diferentes de las mismas infraestructuras” (Wilkinson, 2019a). En este caso, la identidad en cuestión es la de Alonso Carrió de la Vandra, visitador de postas entre 1771 y 1773. Antes que cualquier otra cosa, su libro *El lazarrillo de ciegos caminantes* es la memoria de la experiencia de un viajero en el Camino Real. ¿Cómo fue entendida, recordada, y comunicada esta experiencia por Carrió?

Contexto Histórico

En 1771, Alonso Carrió de la Vandra viajó desde Buenos Aires hasta Lima como visitador de postas. Su misión, que duraría casi dos años, fue una parte integral de los objetivos más amplios de Carlos III de centralizar el control de la administración colonial (Lynch, 1973; Fisher, 1982; Andrien, 2009; Kuethe y Andrien, 2014). Parte de las Reformas Borbónicas más amplias, las reformas postales estaban destinadas a acelerar la circulación del comercio. En las palabras de Carrió, el establecimiento de postas entre Buenos Aires y Lima estaría “muy útil al Estado para comunicar y recibir con presteza las noticias importantes, de que pueden servir también los particulares para sus negocios” (Concolorcorvo, 2005, p. X). Por eso, un análisis del camino de las postas añade al debate sobre “el sentido, la intensidad, la homogeneidad espacial, y la cronología” de las Reformas Borbónicas en Sudamérica (Gelman y Inés Moraes, 2014).

En España los caminos de las postas fueron reorganizados en 1761. Este cambio surgió de la mano de uno de los defensores más firmes de la reforma política y económica en la corte de Carlos III (Rodríguez

Campomanes, 1761). En la estructura de la administración virreinal, este trabajo estaba bajo el encargo de José Antonio de Pando, el “administrador principal” de los correos del Perú. Establecido en Lima, Pando no quería hacer el extenso y sinuoso camino hasta el Río de la Plata, razón por la cual Domingo Basavilbaso, un reformista administrador de los correos del Río de la Plata, pidió al rey que nombrara otro inspector. En las instrucciones dadas por el Marqués Grimaldi en 1771, el Marqués reconoció que, aparte de Pando, “en tan vasto dilatado distrito se necesita otra persona que desde Montevideo hasta Lima, vaya reconociendo las casas establecidas, y las que convenga establecer, las veredas, carreras, tambos, y demás objetos que faciliten la más pronta y segura circulación”.¹ Para este exigente cargo nombró a Alonso Carrió de la Vandra.

La mayor parte de la misión de Carrió fue actuar como explorador y recoger información. El visitador sería los ojos y oídos del rey en Suramérica. De suma importancia fue un reporte de “los parages que pueden ser más a propósito”, los que “abrevien más la circulación de correspondencias, a veneficio del público”.² Carrió se encargó no sólo de examinar los lugares sino también a las personas que conformarían el nuevo servicio postal. “Para la elección de sujetos a cuyo cargo su pongen aquellas estafetas, u oficios subalternos que sea preciso establecer, se han de preferir las personsas más conspicuas y de mejor opinión en el Pueblo con vienes rayzes”.³ Sin embargo, el marqués recordó a Carrió que todas sus recomendaciones estaban condicionadas, dependiendo de la buena voluntad de sus superiores en Madrid y Lima.

Algunos de sus recomendaciones influyeron el Reglamento General de correos, expedido por Pando en 1772, pero la mayoría de sus observaciones fueron publicadas en forma narrativa en *El lazarillo de ciegos caminantes*. El libro ha sido analizado desde varias perspectivas disciplinarias y teóricas. La mayoría de los estudios se han acercado a su contenido con un lente literario, es decir, con la meta de entender el simbolismo y el subtexto (Johnson, 1980, 1993; Meléndez, 1996, 2017; Robles, 2008). De hecho, una profesora de literatura hispánica nota que cualquier análisis de *El Lazarillo* “nos obliga a distinguir entre rasgos retóricos, o literarios” del libro y “el contenido, que era práctica e histórica/geográfica” (Hill, 2005; Meléndez, 2009; Gramuglia, 2007, Bose, 1940). Enfocar en el contenido práctico, en su descripción material, nos ayuda a evitar un “descenso al discurso” (Hill, 2005; Palmer, 1990). Este enfoque en el material ha resultado útil a etnohistoriadores y arqueólogos históricos, que han usado el libro para fines más fundamentados (Chiappe, 2022).

En este artículo, sin embargo, quiero considerar los vínculos entre el movimiento encarnado de Carrió y su concepción, filtrada por su memoria, del paisaje. Parece que el ritmo diario de viaje estructuraba a la memoria de Carrió, al menos en el momento en que él se sentó a escribir su libro. Listas de las distancias entre las postas, incluidas por Carrió como puntos de parada, sirven como guía para el viajero y el lector. Fundamentalmente me centro en las postas, y las distancias entre ellas, debido a que estructuran tanto el libro como la experiencia subyacente de Carrió y cuyo papel central en el texto es inexorable.

Cuando Carrió dice que “en ninguna parte del mundo es más útil que en esta caminar por las postas” es claro que está presionando para que se realicen reformas en el sistema de correos (Concolorcorvo, 2005, p. XII). Al mismo tiempo, está hablando por experiencia. Según Franklin, un acercamiento a las postas a través de la lente del análisis geoespacial nos abriría nuevas oportunidades para considerar la experiencia que algunos viajantes, Carrió en nuestro caso, tenían del camino. De allí, podemos considerar la manera en que su experiencia contribuyo a la (re)construcción del Camino Real. ¿Cómo era la experiencia de Carrió traducida a una distancia representable en mapas y libros de guía?

Para contestar esta pregunta es necesario considerar los vínculos entre tiempo y distancia en el Siglo XVIII. No está claro qué significa con exactitud “legua” en esta época. Un diccionario de 1787 nota que “La Legua es varia en los Reynos, como se puede ver en muchas mapas”. En España, la legua “legal” era definida como “tres mil pasos, o cinco mil varas, o quince mil pies, de modo que entran en grado veinte y seis leguas y medias”. Al mismo tiempo, la palabra “legua” también podría referir a una legua “común”. La legua común era usada con más frecuencia en libros de viaje para referir no a una distancia lineal exacta sino al “tiempo-distancia” que un

caminante podría recorrer en una hora (Chardon, 1980; Martínez, 2012; Sellers-García, 2012, 2014). Sin embargo, una hora de caminando en país llano no es necesariamente el mismo que una hora de caminar en las montañas. Afortunadamente, el SIG nos proporciona herramientas para considerar el efecto del pendiente en la relación entre pendiente y velocidad de movimiento.

Métodos

Para reconstruir la experiencia que Carrió tuvo en 1771 fue necesario, primero, ubicar las puntas de parada mencionadas en “El Lazarillo de Ciegos Caminantes”. Como ya he mencionado, Carrió incluyó en su versión original del libro tablas de distancia entre puntos nombrados. Estas distancias estuvieron dadas en leguas “reguladas lo mejor que se pudo, con atención a las comunales del reino, a que todos nos debemos arreglar” (Concolorcorvo, 2005, p. XVI). Carrió reconoció el margen de error de error diciendo que “Si alguna posta se atrasa o adelanta por comodidad del público, en el actual real camino, en nada alterará el número de leguas, porque las que se aumentan en una, se rebajan en la siguiente” (Concolorcorvo, 2005, p. XVI). Como marcador retórico, las tablas distinguen secciones prácticas de secciones literarias. Al mismo tiempo, las tablas nos proporcionan una fuente a través de la cual entender la experiencia del movimiento de Carrió.

Usando estas tablas, compilé una lista secuencial de los puntos de parada identificados en El Lazarillo. Utilizando Google Earth, intenté identificar todos los lugares que Carrió describe como punto de parada en El Lazarillo como topónimo moderno. También consulté mapas históricos, guardados en PARES y en la biblioteca John Carter Brown. La mayoría de ellos fueron hechos a una escala poco útil. Una excepción notable es el mapa de “camino de postas” entre Buenos Aires y Potosí hecho por un autor anglófono anónimo en 1816.⁴ Este mapa señala las experiencias de un autor que había realizado el mismo viaje y que incluye sus comentarios sobre el estatus de las postas. Debería aclarar, en este punto, que mi investigación se enfocó en el Camino Real hasta Potosí que luego continúa a Lima y que no sigue la Ruta que Carrió describe a Chile. Esta ruta sigue siendo un proyecto futuro.

Exporté estos puntos a ArcSIG, y para dar con algunos puntos que ya han desaparecido y georeferencié el mapa de 1816 usando los topónimos de ciudades modernas como puntos de control. Usando este mapa corregido y los topónimos en Google Earth, eventualmente, identifique 91 de 116 puntos nombrados en El Lazarillo entre Buenos Aires y Lima. Usando estos puntos, construí un modelo de la ruta en línea recta. En este punto surgieron dos inconvenientes. Por un lado, sabemos que muchas veces no es posible mover en línea recta. En segundo lugar, sabemos que las distancias eran comunicadas por Carrió en “leguas comunes”, una medida usualmente definida en términos de tiempo en el siglo XVIII, como se mencionó anteriormente. Esto me llevó a querer convertir las distancias lineales a horas de movimiento.

Uno de los factores más determinantes sobre el tiempo de viaje es la pendiente de la ruta, especialmente cuando consideramos su efecto en animales cargados (Tripcevich, 2016). Para entender el efecto de pendiente en la ruta, construí un DEM mosaico, derivada del ASTER-GDEM de NASA, con una resolución de 30m. Esta data está disponible globalmente y por eso elegí usarla para evitar que algunas secciones tengan datos más detallados que otras. Usando este mosaico, generé una capa de pendiente para la ruta. Con esta capa de pendiente usé las fórmulas de Waldo Tobler y la herramienta “Distance Accumulation” en ArcSIG Pro 2.8 para obtener un tiempo hipotético de andar (y montar en mula o caballo) entre cualquier punto (Tobler, 1993). Desde cada punto hice tres ensayos: uno con los valores originalmente dados por Tobler, el segundo con los valores multiplicados por 1.25, y el tercero multiplicado por 1.75. Las fórmulas de Tobler fueron originalmente derivadas de un estudio empírico de caminantes en terreno montañoso. Tobler recomendó una multiplicación de 5/4 para viaje a caballo. El valor de 1.75 está basado en una velocidad máxima de 13 km/hr, la velocidad del “trote” rápido, lo máximo que un caballo puede sostener todo el día (Iowa State University, 2024).

Ambos valores son conservadores. Los datos sobre la velocidad de caballos que tenemos disponible han sido típicamente recogidos de caballos de carrera en condiciones controladas. Una función para modelar la velocidad de caballos en varios pendientes ha sido propuesta por Self et al. (2012). Sin embargo, sus sujetos experimentales fueron caballos de carrera en carreras que duraron sólo unos minutos. Eaton et al. (1995) también propusieron un modelo, pero sus datos experimentales fueron recogidos en una rueda de andar veterinaria donde cada caballo caminó por solo dos minutos. Estas situaciones no son comparables a la de Carrió, que montaba horas sin parar cada día. Sus funciones, que bajan el efecto de pendiente en velocidad, no son muy aplicables a una situación de resistencia de larga duración.

Estas varias funciones han sido comparadas directamente en un estudio de la red de caminos en México Colonial (Lugo y Alatríste-Contreras, 2020). Ellos preferían la de Self et al. por su base empírica, pero notan que “las rutas más cortas basadas en Tobler son similares a las de los caminos modernos, sugiriendo que la fórmula de Tobler corresponde a los corredores de movimiento real en el país actual” (Lugo y Alatríste, 2020, 7). Obviamente, hay diferencias en la manera que pendiente afecta la velocidad de humanos y caballos (Sunseri 2015). Sin embargo, hasta que desarrollemos modelos más específicos para determinar la velocidad de los caballos en contextos de resistencia, una modificación de Tobler sigue siendo la opción más plausible. Obtenidos los resultados, interpolé los valores desconocidos usando las distancias relativas dadas por Carrió en leguas.

Es menester aclarar que los valores no deberían ser entendidos como definitivos, puesto que no consideran la condición del camino (seco o mojado, mantenido o no). El propio Carrió reconoció que el tiempo entre paradas podría variar por horas dependiendo del estado del camino y otros factores variables. Otra limitación es la lógica de la herramienta, “que calcula solamente un camino a la vez y no contempla alternativas” (Mignone, 2020; ver también Howey, 2011). Sabemos que, históricamente, el Camino Real existía como parte de una red más amplia (Mignone, 2022). Al mismo tiempo, las diferencias relativas entre segmentos de la ruta nos podrían sugerir algo sobre la experiencia de movimiento sobre el paisaje. Más allá de las limitaciones del SIG, también es obvio que la experiencia de Carrió no fue la experiencia de todos los viajeros. Su libro refleja solo su experiencia, mediada por su memoria. Incluso con estas limitaciones reconocidas, un análisis SIG de la ruta nos da otra perspectiva en la experiencia de moverse en el Camino Real en el siglo XVIII.

Resultados

Dado que los valores dados por Carrió son comparables al menos entre sí, podemos investigar si hay patrones espaciales en el ritmo del movimiento. Si comparamos las horas de movimiento entre las postas indicadas en el texto, un patrón evidente resulta interesante. Por toda la ruta, caminantes (o gente moviéndose al ritmo de caminantes) viajaron por un promedio de 6.9 horas entre puntos de parada. Por otro lado, los viajeros montados que iban al ritmo del trote tenían un promedio de 2.97 horas de viaje entre cada punto (Tabla 1). Aunque los valores absolutos no son fiables, la diferencia relativa es notable. Sobre la ruta completa, quienes se movían a caballo viajaron por un 43% menos tiempo entre puntos de parada. Y lo que es más, los viajeros montados tuvieron menos diferencias entre segmentos. El rango para caminantes (15.15 horas) es mucho más grande que el de montantes (8.66 horas). La variación sigue un patrón similar y, dado que la diferencia es porcentual, hay un rango y una variación más grande cuando hay más distancia entre puntos. Si futuras investigaciones revisan las figuras absolutas y se vuelven más grandes, el rango crecería proporcionalmente.

Tabla 1.

Horas de viaje entre cada punto de parada. Datos recogidos de El Lazarillo de Ciegos Caminantes (Concolorcorvo, 1773).

	Tobler	Tobler * 1.25	Tobler * 1.75
Promedio	6.95	5.56	3.97
Error Estándar	0.29	0.23	0.17
Mediano	6.26	5.00	3.57
Desviación Estándar	3.08	2.47	1.76
Varianza	9.51	6.08	3.10
Kurtosis	0.52	0.52	0.52
Skewness	0.87	0.87	0.87
Rango	15.15	12.12	8.66
Mínimo	1.16	0.93	0.66
Máximo	16.31	13.05	9.32
Tamaño de la muestra	114	114	114

Esta diferencia cobra un nuevo significado cuando consideramos las descripciones de Carrió y buscamos coincidencias. Carrió organizó su libro en dos secciones grandes separadas por su descripción de Potosí. Como resultado, el Cerro Rico parece ser una división natural. Por otro lado, Carrió dice explícitamente que “las postas de celeridad, en rigor, no son más que desde Buenos Aires a Jujuy” porque “se hacen a caballo y en país llano”, mientras “todo lo demás de este gran virreinato se caminó en mula, por lo general malas y mañosas, que es lo mismo que andar a gatas” (Concolorcorvo, 2005, p. XII). ¿Son estos puntos de inflexión siguiendo el análisis geoespacial?



Figura 1.

La ruta este y oeste de Potosí. Datos recogidos de El Lazarillo de Ciegos Caminantes (Concolorcorvo, 1773). Mapa por el autor.



Figura 2.

La ruta este y oeste de Jujuy. Datos recogidos de El Lazarillo de Ciegos Caminantes (Concolorcorvo, 1773). Mapa por el autor.

Tabla 2.

Horas de viaje (caminando) entre cada punto de parada, separada por este/oeste de una ciudad indicada en el texto.
 Datos recogidos de El Lazarillo de Ciegos Caminantes (Concolorcorvo, 1773).

	BA-Potosí	Potosí-Lima	BA-Jujuy	Jujuy-Lima
Promedio	8.03	6.01	8.03	6.39
Error estándar	0.49	0.29	0.61	0.29
Mediano	7.62	5.77	7.62	5.9
Desviación estándar	3.56	2.23	3.79	2.49
Varianza	12.69	4.97	14.36	6.22
Kurtosis	-0.51	1.68	-0.49	0.61
Skewness	0.43	0.85	0.46	0.8
Rango	14.66	11.65	14.66	11.65
Mínimo	1.65	1.16	1.65	1.16
Máximo	16.31	12.81	16.31	12.81
Rango Intercuartil	5.24	2.24	5.72	2.87
Tamaño de la muestra	53	61	39	75

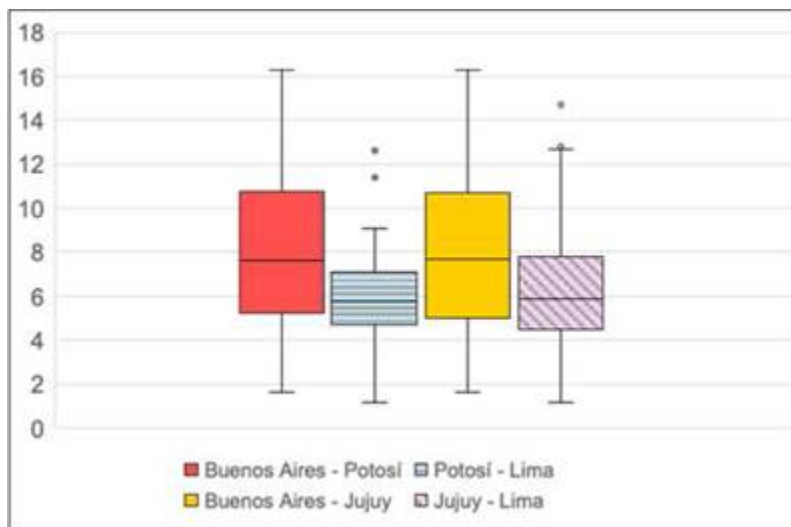


Figura 3.

Horas de viaje (caminando) entre cada punto de parada, separada por este/oeste de una ciudad indicada en el texto.
 Datos recogidos de El Lazarillo de Ciegos Caminantes (Concolorcorvo, 1773).

Si siguiendo el análisis, Potosí y Jujuy representan puntos claros de diferencia en la experiencia temporal de movimiento. Si comparamos las horas de viaje entre cada punto de parada en los lados este y oeste de los dos usando t-test, Potosí ($p = 0.004$) parece un punto de división más fuerte que Jujuy ($p = 0.036$), aunque ambos son estadísticamente significativos (Figura 1, 2).⁵ Obviamente, la experiencia de viajar a través de las pampas llanas fue diferente a la de viajar en terreno montañoso. La prueba geoespacial y el libro de Carrió están de acuerdo en este punto. Sin embargo, no están de acuerdo en qué parte de la ruta se caracteriza por su facilidad de viaje. Es claro que la parte de la ruta que Carrió entendía como la más rápida y menos difícil (desde Buenos Aires hasta Jujuy, o tal vez Potosí), el análisis geoespacial la caracteriza por días más largos y variables (Tabla 2,

Figura 3). Para entender esta desconexión, es necesario regresar al texto para entender la manera en que Carrió atravesó el paisaje.

Discusión

Los resultados geoespaciales sugieren que Carrió tergiversó su experiencia de viaje. Sin embargo, es necesario considerar el efecto de la manera en que viajó en su memoria del camino. En las llanuras, donde podía andar a caballo, viajar era un placer.

Los poltrones se mantienen en el carretón o carreta con las ventanas y puerta abiertas, leyendo u observando la calidad del camino y demás que se presenta a la vista. Los alentados y más curiosos montan a caballo y se adelantan a atrasan a su arbitrio, reconociendo los ranchos y sus campestres habitantes. (Concolorcorvo, 2005, pp. 35–36)

Mas allá de Jujuy (o tal vez Salta) donde cambiaron a mulas, parece que Carrió se preocupó más por la velocidad. El avisó a los “nuevos comerciantes”, a quien se dirigió su libro, para que entreguen

toda la carga gruesa de lanas, lienzos y mercerías a los arrieros comunes y que llevarsen consigo por las postas los tejidos de oro y plata, sedas y de mayor valor, que no ocupen más de diez mulas, que con corta detención pueden habilitar los maestros de postas. (Concolorcorvo, 2005, p. XV)

En esta cita, Carrió distinguió los “nuevos comerciantes” mediante la comparación con los “arrieros comunes”. En los siglos anteriores, los comerciantes habían sido distinguidos de los arrieros con quienes hicieron “tratos y contratos” porque los comerciantes no hicieron el trabajo de mover con sus bienes (Glave Testino, 1989; ver también Sanhueza, 1992; Lecoq, 1997; Conti y Sica, 2011; Beltran, 2016; Paz, 2021). En su libro, en contraste, Carrió extendió el uso la palabra para referir a algunos comerciantes que también viajaban por el camino de las postas (Hill, 2005). El autor incluyó como parte de ellos “los comerciantes pegujaleros” que hicieron “sus ventitas al tránsito” (Concolorcorvo, 2005, p. XV). Los dos grupos parecen ser distinguidos por Carrió en términos de la velocidad que movían y la cantidad de paradas que hicieron (Concolorcorvo, 2005, p. XVIII). Ellos también fueron distinguidos en términos del valor de los bienes que transportaban, algo que se preocupó Carrió a lo largo de su libro.

El miedo a ser robado impregna el texto y se mezcla con los prejuicios hacia el mestizo tramposo y el indígena borracho (Concolorcorvo, 2005, pp. XVII-XVIII). Hablando de los “otros” comerciantes que prefieren “caminar con arrieros por los despoblados” a viajar por las postas, el autor incluyó una advertencia

Regularmente ha visto el visitador que todas las desgracias que han sucedido en estos tránsitos las ocasionaron las violencias de los dueños de las cargas. La seguridad de sus efectos por su asistencia es fantástica, porque en el caso, que es muy raro, de que un mal peón quiera hacer un robo, abriendo un fardo o un cajón, lo ejecuta en una noche tenebrosa y tempestuosa, en que los dueños de las cargas están recogidos en sus toldos, y hasta el dueño de la recua procura abrigarse bien, fiado en que el dueño está presente y que respecto de haberse fiado de él no tiene otra responsabilidad que la de entregar fardos cerrados. (Concolorcorvo, 2005, p. XII)

Parece que El Lazarillo refleja la preferencia de Carrió por los partes del camino donde podía viajar y alojarse en su manera preferida. En las llanuras Carrió disfrutó viajar en caballo, visitando con los residentes locales. Cuando viajó a mula prefirió viajar rápidamente, preferiblemente con el menor número de paradas necesarias. De hecho, parece que Carrió entendió la sierra como lugar de incomodidad y peligro.

Quisiera preguntar yo a estos caminantes bisoños en el camino de la sierra, ¿qué arbitrio toman cuando se hallan en una puna rígida o en alguna cordillera en que las mulas, huyendo del frío, van a buscar distintas quebradas o que los fingen los arrieros con consentimiento de los dueños de la recua? Se verán precisados a aguantar por el día los fuertes soles bajo un toldo, que es lo mismo que un horno, y las noches con poco abrigo. Los bastimentos se consumen y el más paciente se

consterna, y no encuentra voces con que satisfacer al que tiene el genio violento o poco sufrido. (Concolorcorvo, 2005, XIII)

Como resultado, no es una sorpresa que Carrió percibiera los días entre Buenos Aires y Jujuy como “las postas de celeridad” a pesar de lo que dicen los datos geoespaciales. Aunque fueron más largos, para Carrió y su grupo imaginado de viajeros fueron días largos de montar a caballo, explorar el paisaje, y visitar con los dueños de las haciendas. En las llanuras viajar era un placer. Los caminos en terreno montañosos, aunque necesarios para conectar Potosí con el puerto, acarreaban mucho más riesgo. Su disgusto con los segmentos montañosos parecía ser compartido con otros comerciantes.

En un escrito al gobernador de Buenos Aires en 1789, el comerciante Don Salvador de Pazzi propuso “un proyecto el más interesante a favor del soberano, y de todo el público”. De acuerdo con “el libre comercio” que la real piedad nos franquea [...] con esa ciudad, y estas Peruanas Provincias”, Pazzi pidió inversión estatal en un nuevo camino. El camino entre Salta y Potosí, Pazzi notó, era “notorio a todo el mundo [...] escaso en pastos, escabroso en caminos, arriesgado en Rios, y expuesto el Caudal que se transita de su majestad y publico a los riesgos de ellos y de ladrones”.⁶ Por eso, Pazzi pidió la construcción de un “camino de ruedas” a lo largo de “los Tambos de Posta necesarias para la conserva de las bestias necesarias a lo trajin concuyas providen se lograra el deseado fin de poder caminar alomenos dies leguas por día”.⁷ El esfuerzo de acelerar la circulación de bienes y correspondencias, notado por Carrió, todavía estaba en proceso casi veinte años después. Las montañas continuaban siendo un obstáculo al comercio por el siglo XVIII.

Es decir, serían obstáculos a los nuevos comerciantes como imaginado por Carrió. Pero ellos no fueron los únicos viajeros. Los “comerciantes” también tuvieron que compartir el espacio del camino con los “arrieros comunes” si contrataron con ellos para mover sus bienes de menor costo, y con los postillones o guías que guiaron los grupos de viajeros entre postas. Es más, tuvieron que negociar con ellos. Estas negociaciones podrían ocurrir al nivel de los individuos, como en el caso de una guía indígena que usó sus paradas para demandar una ración más grande. Aunque la negociación está retratada en términos de la “bondad” del español (Carrió, seguramente), el poder de la guía es visible con atención cerca.

El que quisiere caminar más, haga lo que cierto pasajero ejecutó con un indio guía. En la primera cruz que encontró hizo su adoración y echó su traguito y dio otro al indio, que iba arreándole una carguita, y la hizo doblar el paso. Llegó a otra cruz, que regularmente están éstas en trivios o altos de las cuestas. Luego que divisó la segunda cruz y se acercó a ella, dijo al español: “Caimi cruz”, y detuvo un rato la mula de carga, hasta que el español bebió y le dio el segundo trago, llegó, finalmente a una pampa dilatada de casi cuatro leguas, y viéndose algo fatigado a la mitad de ella, dijo el indio: “Español, caimi cruz”, se quitó el sombrero para adorarla y dar un beso al porito, pero no vio semejante cruz, por lo que se vio precisado a preguntar al indio: ¿En dónde estaba la cruz, que no la divisaba? El indio se limpió el sudor del rostro con su mano derecha, y con toda celeridad levantó los brazos en alto y dijo: “Caimi señor”. El español, que era un buen hombre, celebró tanto las astucias de el indio que le dobló la ración, y el indio quedó tan agradecido que luego que llegó al tambo, refirió a los otros mitayos la bondad de el español, y al día siguiente disputaron todos sobre quién le había de acompañar. (Concolorcorvo, 2005, p. XIV)

Las relaciones prescritas de clase social son mantenidas con el “Caimi, Señor”, pero ambos actores entendieron quien tenía el poder fuera del espacio estricto de la ciudad. Similarmente, en la provincia de Lampa, en una sección de la ruta especialmente despoblado,

los españoles siempre [...] son agraviados porque los indios, si no les pagan a satisfacción los leguajes y sus comestibles, no dan éstos ni aprontan mulas, deteniéndolos dos y tres días con título de haberse desparramado por los cerros y quebradas. Si [el jefe] es español o mestizo, encarga eficazmente a los mitayos en presencia del pasajero, para que traigan las mulas antes de amanecer, e inmediatamente, como que habla de otros asuntos, les dice en su idioma que vayan a otros negocios y que no traigan los avíos hasta después de dos días o los que a él se le antoje, en cuya trampa son los indios muy hábiles y disimulados. (Concolorcorvo, 2005, p. 120)

En estos casos, los “españoles” (una categoría que parece que Carrió uso como sinónimo con sus “nuevos comerciantes”) se encontraban en doble desventaja. No conocían la ruta y tampoco hablaban la lengua. Este párrafo parece indicar que, para los españoles, las montañas eran espacios riesgosos al menos en parte porque todavía habían territorios controlados por los nativos. Viajando por la Quebrada de Humahuaca en el siglo XVI, Acarete de Biscay notó que “hasta Omogoaca [Humahuaca], hay muchísimas casas pequeñas, habitadas sólo por indios [...] las cuales son gobernadas por sus líderes, a quienes llaman Couracas” (Acarete, 1698, p. 38).⁸ Quizás no fue sólo el uso de mulas lo que incomodó a Carrió en las montañas.

Los “arrieros comunes” también tenían poder como colectivos. El ejemplo del maestro de postas de Oruro es ilustrativo. El maestro “tenía cuatro mitayos, que no tenían más utilidad y provecho que el de arrear mulas”, o sea, “quitarlas a los pobres arrieros para el despacho de correos y pasajeros y encerrarlas en un gran corral”. Luego “recogiendo cuatro veces más mulas de las que se necesitaban, se veían precisados sus dueños a rescatarlas a fuerza de plata”. Cuando “la noticia de esta crueldad pasaba a los arrieros que lucraban en el abasto de esta villa” ellos actuaban como grupo. “Si consideraban que estaba próxima la salida, o entrada de los correos se detenían algunas leguas antes, por no aniquilar sus flacas y cansadas mulas”. Eventualmente, “una queja tan general y tan bien fundada de vecinos y forasteros obligó al visitador a solicitar un vecino honrado que se hiciese cargo de la maestría de postas” (Concolorcorvo, 2005, p. 109). Su corte de ruta, de una manera, tuvo éxito.

Conclusión

El SIG es una herramienta poderosa para el estudio de los caminos históricos. Al mismo tiempo, tenemos que considerar la manera en que su espacio de trabajo coincide (o no) con la experiencia humana de moverse por un espacio. Si no lo hacemos corremos el riesgo de reforzar la visión del archivo, es decir, una visión de la infraestructura histórica que reproduce la visión estatal. Si nos limitamos a volver sobre viejos caminos y a medir distancias lineales perdemos las capacidades más amplias de la metodología.

El uso crítico del SIG pretende generar preguntas abiertas en vez de respuestas concretas. En el Camino Real del Siglo XVIII, la experiencia de algunos viajero era representado en leguas comunes. Esta medida, lejos de representar el espacio, representó el tiempo. Por eso, necesitamos pensar en términos de tiempo si queremos aproximarnos más de cerca a la experiencia de viajar por la ruta. Pero estas herramientas geoespaciales solo pueden decir parte de la historia. no dice toda la historia. No pueden modelar la experiencia de caminar bajo los extenuantes rayos del sol, o el miedo a encontrarse en la oscuridad antes de llegar a un destino, de encontrarse en una ruta desconocida sin guía. Para imaginar esto, necesitamos acercarnos a las fuentes históricas. En el caso del Camino Real del siglo XVIII entre Buenos Aires y Lima, El Lazarillo de Ciegos Caminantes es una fuente que nos proporciona una idea de esta experiencia de viajar.

Por otro lado, tenemos que recordar que El Lazarillo como fuente primaria no es una descripción neutra del paisaje. Aunque Hill tiene razón cuando dice que algunas partes son “prácticas/históricas”, todo su contenido pasó por la experiencia encarnada del autor, su ideología, y su memoria del viaje. El SIG proporciona una manera de obtener una perspectiva distinta a la de la memoria del autor. Carrió recordó los caminos al este de Jujuy como los más rápidos y simples, porque los recordó como un espacio de placer. En contraste con la memoria de Carrió, los resultados de mi análisis sugieren que era el camino entre Buenos Aires y las montañas que era caracterizado por un tiempo más largo entre cada punto de parada. El modelo sugiere también que en el paisaje llano las distancias entre cada punto de parada eran más variables. La combinación de la experiencia encarnada de Carrió viajando a lomo de caballo y mula, y su ideología de eficaz Borbón, esconden esta desconexión. Su libro mezcla una descripción de cómo era el paisaje con un deseo de lo que debería ser el paisaje. Es más, aunque la evidencia es escasa, hay indicios de que mucho de lo que Carrió consideraba incorrecto en el paisaje estaba relacionado con la presencia continua de pueblos indígenas en él.

Su libro, como cualquier artefacto o texto, no contiene detalles suficientes para modelar la experiencia de todos los viajeros en el camino real. Al mismo tiempo, el uso crítico del SIG sugiere nuevas oportunidades de interrogar fuentes coloniales con el foco en los vínculos entre los autores y el espacio que ellos representaron. Al mismo tiempo, el caso de los arrieros de Oruro nos recuerda que el estudio del estado colonial y su infraestructura siempre es política. Quizás esta lección debería llevarnos a cuestionar las formas en que los grupos marginados utilizan y cuestionan el poder infraestructural del Estado. Para entender cómo era “caminar por el Camino Real”, tenemos que preguntar “¿para quién?”.

Agradecimientos

A Dr. Parker VanValkenburgh, Dra. Mary Van Buren, y los miembros del grupo de estudios en “South American Archaeology and Ethnohistory” de Brown University por hacer comentarios constructivos sobre versiones anteriores de este documento. A Dra. María Cecilia Castellanos y Dra. Laura Quiroga por la invitación de presentar una versión en el XXI Congreso Nacional de Arqueología Argentina. A Florencia Bertinotti, por sus comentarios sobre la gramática y estructura del español. A los evaluadores anónimos por sus comentarios constructivos. Cualquier error que pueda hallarse es mío.

Bibliografía

- Andrien, K. J. (2009). Enlightened reform in southern Europe and its Atlantic colonies, c. 1750–1830. En: K. J. Andrien (Ed.). *The Coming of Enlightened Reform in Bourbon Peru: Secularization of the Doctrinas de Indios, 1746–1764* (pp. 183–202). Ashgate.
- Acarete, M. (1698) *An account of a voyage up the river de la Plata, and thence over land to Peru.: With observations on the inhabitants, as well Indians and Spaniards; the cities, commerce, fertility, and riches of that part of America*. Londres, R.U. Buckley.
- Beltran, C. (2016) *La ruta de la plata: de Potosí al Pacífico. Caminos, comercio y caravanas en el os siglos XVI y XIX*. La Paz. Recuperado de: <http://www.marcialpons.es/libros/la-ruta-de-la-plata/9789995416973/>.
- Bergmann, L. y O’Sullivan, D. (2018) Reimagining GIScience for relational spaces. *Geographe Canadien*, 62 (1): 7–14.
- Bose, W. (1940) *El Lazarillo De Ciegos Caminantes y su problema histórico*. Labor de los Centros de Estudios, (14): 219-287. La Plata, Argentina. Universidad Nacional de la Plata.
- Chardon, R. (1980) The elusive spanish league: A problem of measurement in sixteenth-century New Spain. *Hispanic American Historical Review*, 60 (2): 294–302.
- Chiappe, C. M. (2022) *El Lazarillo de Ciegos Caminantes como fuente de información para una etnohistoria de la arriería andina*. *Relaciones de la Sociedad Argentina de Antropología*, 47 (2): 285-294.
- Concolorcorvo (2005) *El lazarillo de ciegos caminantes*. Miami, FL, EE.UU. Stockcero.
- Concolorcorvo (1773) *El lazarillo de ciegos caminantes desde Buenos-Ayres, hasta Lima*. Gijon, España. La Rovada.
- Conti, V. E., y Sica, G. (2011) *Arrieros andinos de la colonia a la independencia: El negocio de la arriería en Jujuy, Noroeste Argentino*. *Nuevo Mundo Mundos Nuevos*. Recuperado de: <https://doi.org/10.4000/nuevomundo.60560>.
- Eaton, M. D., Evans, D. L., Hodgson, D. R. y Rose, R. J. (1995) Effect of treadmill incline and speed on metabolic rate during exercise in thoroughbred horses. *Journal of Applied Physiology*, 79 (3): 951–957.
- Fisher, J. (1982) Soldiers, societies, and politics in Spanish America. *Latin American Research Review*, 17(1), 217–222.
- Franklin, K. (2020) Moving subjects, situated memory: Thinking and seeing medieval travel on the silk road. *International Journal of Historical Archaeology*, 24 (4): 852–876.
- Gelman, J., y Inés Moraes, M. (2014) *Las reformas borbónicas y las economías rioplatenses: Cambio y continuidad*. En: J. Gelman, E. Llopis, y C. Marichal (Eds.), *Iberoamérica Y España Antes De Las Independencias, 1700-1820: Crecimiento, Reformas Y Crisis* (Primera edición.). Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora.

- Gillings, M. (2012) Landscape phenomenology, GIS and the role of affordance. *Journal of Archaeological Method and Theory*, 19 (4): 601–611.
- Glave Testino, L. M. (1989) *Trajinantes: caminos indígenas en la sociedad colonial, siglos XVI/XVII* (1a. ed.). Cusco, Peru. Instituto de Apoyo Agrario.
- Gramuglia, P. M. (2007) Un viajero colonial: Escritura e historia en El Lazarillo de Ciegos Caminantes. *Bulletin of Hispanic Studies*, 84 (6): 821–834.
- Harvey, D. (1990) *The condition of postmodernity: An enquiry into the origins of cultural change*. Oxford, R.U. Blackwell.
- Hill, R. (2005) *Hierarchy, commerce and fraud in Bourbon Spanish America: A postal inspector's exposé*. Nashville, TN, EE.UU. Vanderbilt University Press.
- Iowa State University. (2024) The evaluation and training of Arabian endurance Racing. Recuperado el 19 de Mayo de 2024, de: <https://www.extension.iastate.edu/equine/evaluation-and-training-arabian-endurance-racing>.
- Howey, M. C. L. (2011) Multiple pathways across past landscapes: circuit theory as a complementary geospatial method to least cost path for modeling past movement. *Journal of Archaeological Science*, 38 (10): 2523–2535. <https://doi.org/10.1016/j.jas.2011.03.024>
- Johnson, J. G. (1980) Feminine satire in Concolorcorvo's "El Lazarillo de Ciegos Caminantes." *South Atlantic Bulletin*, 45 (1): 11–20.
- Johnson, J. G. (1993) *Satire in colonial Spanish America: Turning the new world upside down* (1a. ed.). Austin, TX, EE.UU. University of Texas Press.
- Kueth, A. J., y Andrien, K. J. (2014) *The Spanish Atlantic world in the eighteenth century: war and the Bourbon reforms, 1713–1796*. Cambridge University Press.
- Lecoq, P. (1997) Algunos apuntes sobre la importancia de las caravanas de camélidos en el desarrollo de la ciudad de Potosí (comienzo del periodo colonial). *Nawpa, Revista de Cultura, Filosofía y Teología*, 14 (26): 175–206.
- Lugo, I. y Alatríste-Contreras, M. G. (2020) Horseback riding pathways and harbors at the beginning of the colonial era in Mexico. *Scientific Reports*, 10 (1): 1-12.
- Lynch, J. (1973) *The Spanish American revolutions, 1808-1826*. London: Weidenfeld and Nicolson.
- Martínez, V. G. (2012) Medidas y caminos en la época colonial: Expediciones, visitas y viajes al norte de la Nueva España (siglos XVI-XVIII). *Fronteras de La Historia*, 17 (2): 191–219.
- Meléndez, M. (1996) Sexuality and hybridity in "El Lazarillo de Ciegos Caminantes." *Latin American Literary Review*, 24 (47): 41–57.
- Meléndez, M. (2009) The cultural production of space in colonial Latin America: From visualizing difference to the circulation of knowledge. En: B. Ward y S. Arias (Eds.) *The spatial turn: Interdisciplinary perspectives*. Nueva York NY, EE.UU. Routledge.
- Meléndez, M. (2017) *Raza, género e hibridez en El Lazarillo de Ciegos Caminantes*. Chapel Hill, NC, EE.UU. The University of North Carolina Press.
- Mignone, P. (2015) El camino hacia el santuario incaico del Lullailaco: El complejo arqueológico más alto del mundo analizado a través de in SIG. *Virtual Archaeology Review*, 4 (8): 145–154.
- Mignone, P. (2020) Evaluación crítica de la eficacia del camino de Menor Coste para el estudio predictivo del Qhapaq Ñan. *Chungará (Arica)*, 53 (01): 5-20. <https://doi.org/10.4067/S0717-73562020005002201>

- Mignone, P. (2022) Del Qh́apaq Ńan al camino del Pirú. Cambios, rupturas y continuidades en las redes de interacción socio-espaciales de Salta, Argentina, entre los siglos XV y XIX. *Mundo de Antes*, 16 (2): 145-182.
- Palmer, B. D. (1990) *Descent into discourse: The reification of language and the writing of social history*. Philadelphia, PA, EE.UU. Temple University Press.
- Paz, G. L. (2021) The world mules made: Mule trade in the colonial Rio de la Plata. En: F. Prado, V. L. Grieco, y A. Borucki (Eds.) *The Rio de la Plata from colony to nations: commerce, society, and politics* (pp. 53–76). Cham, Suiza. SpringerLink Nature.
- Robles, J. F. (2008) Narración e invención de Concolorcorvo en “El Lazarillo de Ciegos Caminantes” de Alonso Carrió De la Vandra. *Revista de Crítica Literaria Latinoamericana*, 34 (67): 85–93.
- Rodríguez Campomanes, P. (1761) Itinerario de las carreras de posta de dentro, y fuera del Reyno, que contiene también I. Las leyes, y privilegios con que se gobiernan en España las Postas desde su establecimiento. II. Y una noticia de las especies corrientes de moneda estrangera, reducidas à la de España, con los precios à que se pagan las Postas en los varios Payses. En la Imprenta de Antonio Pérez de Soto.
- Sanhueza, M. C. (1992) Tráfico caravanero y arriería colonial en el siglo XVI. *Estudios Atacameños*, (10): 169–182.
- Scott, J. C. (1998) *Seeing like a state: How certain schemes to improve the human condition have failed*. New Haven, CT, EE.UU. Yale University Press.
- Self, Z. T., Spence, A. J. y Wilson, A. M. (2012) Speed and incline during thoroughbred horse racing: Racehorse speed supports a metabolic power constraint to incline running but not to decline running. *Journal of Applied Physiology*, 113 (4): 602–607.
- Sellers-García, S. (2012) The mail in time: postal routes and conceptions of distance in colonial Guatemala. *Colonial Latin American Review*, 21 (1): 77–99.
- Sellers-García, S. (2014) *Distance and documents at the Spanish empire’s periphery*. Stanford, CA. EE.UU. Stanford University Press.
- Sunseri, J. U. (2015) A horse-travel approach to landscape archaeology. *Historical Archaeology*, 49 (2): 72–92.
- Surface-Evans, S. L., y White, D. A. (2012) *Least cost analysis of social landscapes: archaeological case studies*. University of Utah Press. Recuperado de: https://muse.jhu.edu/pub/282/edited_volume/book/41407.
- Tobler, W. (1993) Three presentations on geographical analysis and modeling: Non-isotropic geographic modeling; speculations on the geometry of geography; and global spatial analysis. *National Center for Geographic Information and Analysis*, 93 (1): 1-26.
- Tripcevich, N. (2016) The ethnoarchaeology of a Cotahuasi salt caravan. En: N. Tripcevich, y J. M., Capriles, (Eds.) *The Archaeology of Andean Pastoralism* (pp. 211–229). Albuquerque, NM, EE.UU. University of New Mexico Press.
- Verhagen, P., Nuninger, L., y Groenhuijzen, M. R. (2019) Modelling of pathways and movement networks in archaeology: an overview of current approaches. En: P. Verhagen, J. Joyce, y M. R. Groenhuijzen (Eds.), *Finding the limits of the limes: modelling demography, economy and transport on the edge of the Roman empire* (pp. 217–249). Springer International Publishing. https://doi.org/10.1007/978-3-030-04576-0_11
- Wernke, S. A., Kohut, L. E. y Traslaviña, A. (2017) A GIS of affordances: Movement and visibility at a planned colonial town in highland Peru. *Journal of Archaeological Science*, (84): 22–39.

- White, D. A. (2015) The basics of least cost analysis for archaeological applications. *Advances in Archaeological Practice*, 3 (4): 407–414. <https://doi.org/10.7183/2326-3768.3.4.407>
- Wilkinson, D. (2019a) Infrastructure and inequality: An archaeology of the Inka road through the Amaybamba cloud forests. *Journal of Social Archaeology*, 19 (1): 27–46.
- Wilkinson, D. (2019b) Towards an archaeological theory of infrastructure. *Journal of Archaeological Method and Theory*, 26 (3): 1216–1241.

Notas

- 1| Archivo General de la Nación – Buenos Aires, Argentina (S9-641: 217)
- 2| Archivo General de la Nación – Buenos Aires, Argentina (S9-641: 214)
- 3| Archivo General de la Nación – Buenos Aires, Argentina (S9-641: 219)
- 4| Library of Congress – Washington, DC, EE.UU. (LoC G5354.B9P8 1816)
- 5| Se utiliza la prueba de Welch en lugar de la de Student porque los datos muestran una distribución relativamente normal, pero con diferentes varianzas.
- 6| Archivo General de la Nación – Buenos Aires, Argentina (S9-2844: 17-34)
- 7| Ibid.
- 8| “These Vulcanos continue for 2 leagues along this road, and in all this space, there are no houses either of Spaniards or of Savages, but beyond it all as far as Omogoaca, there are a great many little Cottages, inhabited only by Indians, and depending on some towns of theirs, which are governed by their Chiefs, whom they call Couracas” (Acarete, 1698, p. 38, traducido por el autor.



Disponible en:

<https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=18580906005>

Cómo citar el artículo

Número completo

Más información del artículo

Página de la revista en redalyc.org

Sistema de Información Científica Redalyc
Red de revistas científicas de Acceso Abierto diamante
Infraestructura abierta no comercial propiedad de la
academia

Matthew Bleakley Ballance

**Entre memoria y paisaje: un análisis geoespacial de “El
lazarillo de ciegos caminantes”**
**Between memory and landscape: a geospatial analysis of
“El lazarillo de ciegos caminantes”**

Cuadernos de la Facultad de Humanidades y Ciencias Sociales
- Universidad Nacional de Jujuy
núm. 66, p. 143 - 164, 2024
Universidad Nacional de Jujuy, Argentina
revistacuaderno@fhyics.unju.edu.ar

ISSN: 0327-1471

ISSN-E: 1668-8104



CC BY-SA 4.0 LEGAL CODE

**Licencia Creative Commons Atribución-CompartirIgual
4.0 Internacional.**