



**56° CONGRESO  
INTERNACIONAL DE AMERICANISTAS**

SALAMANCA 2018



Instituto de Iberoamérica  
Universidad de Salamanca



VNIVERSIDAD  
D SALAMANCA  
CAMUS DE EXCELLENIA E INNOVACION



800 AÑOS  
VNIVERSIDAD  
D SALAMANCA

Título: La Ruta de la Plata de la Villa Imperial de Potosí al puerto de Arica (siglos XVI-XVIII).  
Una aproximación al trazado de la ruta a través del estudio del paisaje histórico.

Autor: María Florencia Malvarez

Contacto: [mariaflorencia.malvarez@polimi.it](mailto:mariaflorencia.malvarez@polimi.it)

Estudiante de doctorado en Preservation of the Architectural Heritage. Department of Architecture and Urban Studies. Polytechnic of Milan.

2/35. Redes viales y arqueología del territorio en los Andes: nuevas técnicas y nuevas inferencias arqueogeográficas

## Resumen

La Ruta de la Plata fue la vía utilizada para el transporte de la plata extraída desde las minas de Potosí hacia el puerto de Arica (siglos XVI-XVIII). Este Camino Real se configuró como el principal canal de comunicación del Altiplano y el Océano Pacífico en el período de estudio, siendo la vía oficial para el transporte de los metales (mercurio y plata) y el canal de tránsito de las mercaderías de diversos géneros que hicieron posible el abastecimiento de la región minera de Charcas.

La identificación del trazado de la ruta histórica, del sistema de tambos y áreas de descanso que se articularon a lo largo del mismo representan un desafío para la arqueogeografía. Las crónicas y la documentación de archivo son fuentes primarias para su estudio aunque presentan ciertos límites: la poca especificidad de las descripciones que dificultan la identificación exacta de su trazado.

Se plantea como metodología del presente trabajo un estudio de múltiples fuentes: crónicas históricas y documentación de archivo, cartografía histórica, actual y fotografías satelitales, historia oral y el relevamiento directo sobre el campo. La confrontación de las mismas permitirá una primera aproximación al trazado de la vía histórica.

La presente investigación propone la formulación de hipótesis interpretativas acerca de la configuración del paisaje histórico identificado como resultante de los flujos de tránsito y de las relaciones socio-espaciales de carácter territorial.

Palabras clave:

*Arqueología del paisaje, Redes viales, Paisaje histórico, Potosí, Arica*

## 1. El Camino Real Potosí – Arica

La conquista de la región centro-sur andina a mediados del siglo XVI determinó un proceso de transformación del territorio en términos sociales, culturales y económicos que se manifiestan físicamente en el paisaje. El descubrimiento de las minas de Porco, y unos años después de las de Potosí, determinó la re-configuración del sistema de relaciones territoriales en pos del abastecimiento de los nuevos centros mineros. En 1587 el virrey Francisco de Toledo creó la Real Hacienda y Cajas de Arica, ciudad sobre el Océano Pacífico que se convertirá en el Puerto de Potosí a pesar de localizarse a una distancia de 100 leguas (Lizárraga 1916, Libro I: 289, [1605]), equivalente a una distancia aproximada de 500 km.

El Camino Real Potosí – Arica será el canal de tráfico a través del cual circularán una gran variedad de bienes y mercancías: el mercurio utilizado para la extracción de la plata desde el puerto de Arica hacia las localidades mineras de Charcas y la plata elaborada en piñas o barras desde las Cajas Reales a Arica. Serán también transportados productos agrícolas, manufacturas y una gran variedad de mercaderías de exportación que ingresaban desde este puerto con destino a Potosí.

La organización y ejecución de los viajes fue llevada a cabo por empresas privadas de trajines en manos de la población indígena, conservando los patrones de organización aymará (Assadourian 1982: 278). Como consecuencia, la conexión Altiplano – Pacífico se ancló en el sistema de redes viales pre-hispánicas que, debido a la importancia estratégica que asumieron para la conexión de la región minera de Charcas con el Océano Pacífico, fueron integradas como principales ejes de comunicación al servicio del nuevo sistema mercantilista colonial (Choque, Muñoz 2016: 60-63).

## 2. La Ruta de la Plata en las fuentes históricas

### Las crónicas históricas

El manuscrito del Licenciado Cristóbal Vaca de Castro a mediados del siglo XVI presenta una serie de ordenanzas acerca del sistema de caminos y tambos de los incas, los que se encontraban al momento de su descripción despoblados, en función de su restablecimiento y aprovechamiento para los fines de la economía colonial. Describe el Camino de la ciudad de Cuzco a la Villa de la Plata, el cual conectaba en la jurisdicción de la Villa de la Plata los tambos de Totora, Chuquicota, Colque, Andamarca, Churimarca, Aullaga y el Tambo de Hernando de Aldana, desde donde se llega a las minas de Porco y finalmente a la Villa de la Plata. (Vaca de Castro 1908: 437-438 [1543]).

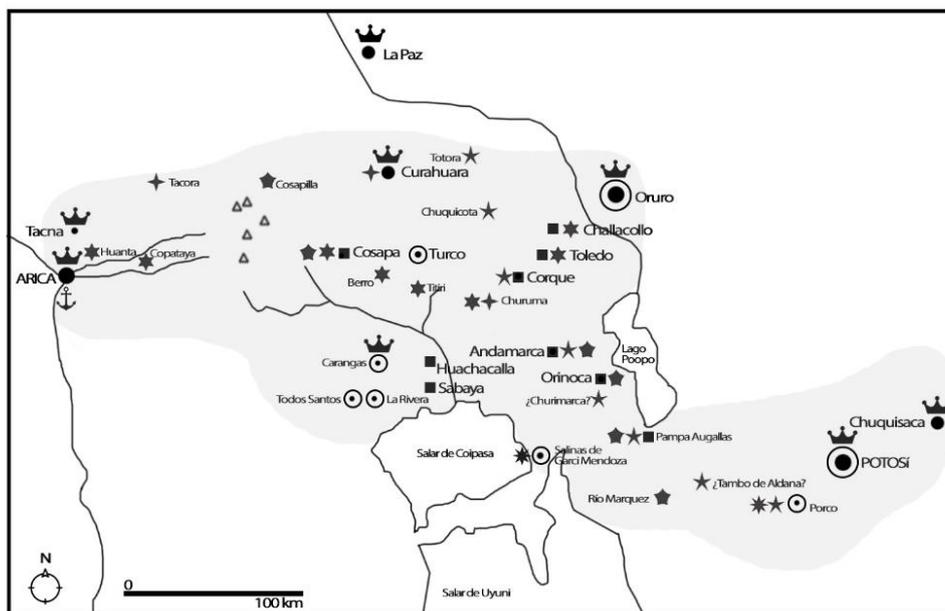
La “*Descripción Colonial*” de Fray Reginaldo Lizárraga a inicios del siglo XVII describe el Camino de las minas de Porco a Arica el cual es de difícil tránsito por las condiciones de la geografía y por encontrarse deshabitado. Mientras en la sierra las caravanas encuentran abundancia de pastos y agua, la bajada hacia Arica se torna dificultosa por una quebrada llamada de Contreras, en donde la geografía desértica causa la mortandad de las mulas y carneros de carga. El camino de retorno hacia Potosí implica la subida a la Sierra, difícil para las recuas, que encuentran descanso en las llanuras hacia Potosí. Lizárraga afirma que “*a tres ó cuatro jornadas de Potosí se toma el camino para las minas que llaman de las Salinas, que a pocos años se descubrieron*” haciendo referencia al Camino hacia las Salinas de Garci Mendoza que se desprendería del Camino hacia Potosí (Lizárraga, 1916, Libro I: 289-290 [1605]).

En “*Compendio y descripción de las Indias Occidentales*” a inicios del siglo XVII, Fray Vázquez Espinosa describe que en el Camino Real de Arica a Potosí “*todo es menester por ser mucho el trato, y el camino largo, parte del, despoblado, adonde acuden tantos de todas partes*”. La ruta pasa por Guanta, sube la cuesta blanca, pasando por *Copataya* localizada en la sierra, a 20 leguas de Arica, y desde allí se dirige hacia *Acoçapa*, a los *Verros*, *Atitiri* y *Achoroma*, localizada en la provincia de los Carangas, desde donde se aparta el camino de esta

Villa (de San Felipe de Austria) a mano izquierda del de Potosí y se viene a Corquemarca, a Toledo y Challacollo (Vázquez Espinosa 1948:479; 573 [1630]).

En 1722 la Real Audiencia de Charcas expedirá una provisión a los corregidores de Oruro, Carangas y Arica para capturar a don Tomas de Aguirre, don José de Cortes de Barba y don Francisco de Baños Lisperguer, “de quienes se sabe pasan a la costa con cantidad de piñas sin quintar”. El mandado a captura de estos hombres involucrados en el tráfico ilícito de plata causará una serie de expediciones a lo largo del Camino Real, recogiendo testimonios en las localidades de Curahuara de Carangas, que se encuentra sobre el “Camino Real que se va a la Costa” y la estancia Choroma “en el camino que atraviesa de la Villa de Potosí, para el puerto de Arica”. En esta ocasión los testigos afirman haber visto a uno de los buscados rumbo a Arica, “en una horrada nombrada Tacora”<sup>1</sup>.

A inicios del siglo XIX el viajero inglés Capitán Joseph Andrews en su crónica “Viaje de Buenos Aires a Potosí y Arica en los años 1825-1826” describe el trayecto que realiza desde Potosí a Arica por “el camino del desierto de Caranja”, que es el más corto. El viajero sigue un camino que atraviesa la Cordillera de los Frailes y luego “la aldea india de Calente”, deteniéndose en los márgenes del Río Márquez, en la altura de Chacra y Chacra, hasta llegar al “pueblito de Anullagas” en el que se detiene a descansar en los bordes del canal que desemboca en el lago del mismo nombre. Continúa su camino hacia el “pueblito de indios Orenoka”, y luego “a una eminencia en las cercanías del pueblo de Andamarca”. En este punto del camino encuentra a unos viajeros que se dirigen a Tacna a quienes sigue, continuando por Lagunillas y luego en un “pueblito indio llamado Cosapa”. A partir de este punto inicia un tramo del camino en donde se intercalan cerros y valles, y se detiene en la Posta de Cosapilla, luego en Piedra Grande y más adelante en un pueblito indio en donde consiguen alfalfa para las mulas, llegando finalmente a Tacna. (Andrews 1920: 198-214).



Representación esquemática de las localidades descritas por las crónicas. Elaboración del autor.

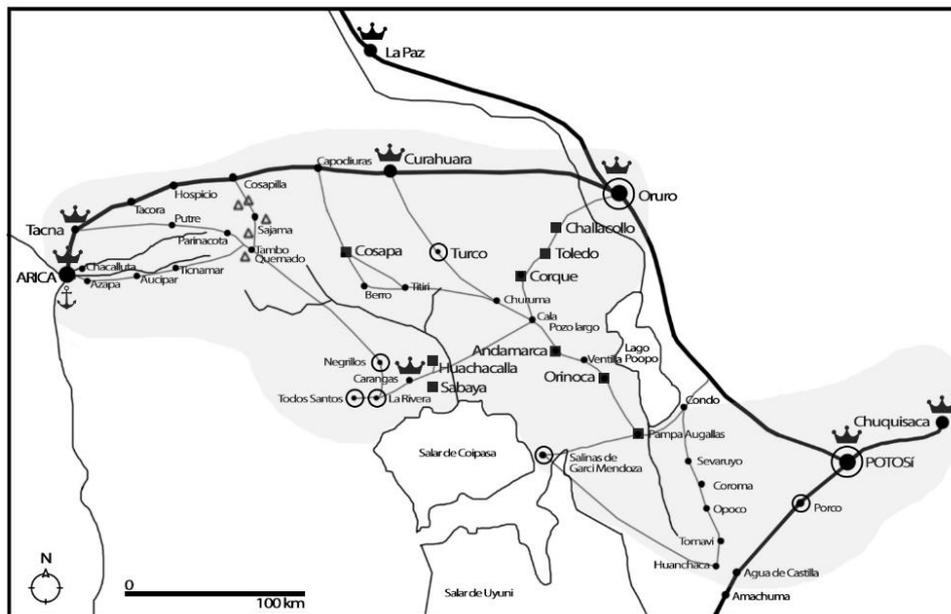
#### Referencias

- |                                    |                     |
|------------------------------------|---------------------|
| ● Ciudad colonial                  | ★ Vaca de Castro    |
| ⊙ Centro minero                    | ✱ Lizarraga         |
| ⚓ Puerto                           | ✦ Vázquez Espinosa  |
| 👑 Caja Real                        | ✦ Fuente de Archivo |
| ■ Pueblos principales de reducción | ✦ Andrews           |
| • Otros pueblos de reducción       |                     |

<sup>1</sup> Archivo Nacional de Bolivia (ANB): Mín 142/19.

## La cartografía histórica

A partir de una recopilación de la cartografía histórica para el territorio de estudio entre los siglos XVIII y primera mitad del siglo XX fueron individuadas una serie de cartas de gran valor para el estudio de la viabilidad y su transformación en el tiempo. Entre éstas el “Nuevo mapa de la República de Bolivia” de 1884 de Mariano Mujía<sup>2</sup>.



Representación esquemática y sintética de la Cartografía de Mujía (1884). Elaboración del autor.

### Referencias

- Ciudad colonial
- ⊙ Centro minero
- ⚓ Puerto
- ▲ Caja Real
- Pueblos principales de reducción
- Otros pueblos de reducción

La cartografía de finales del siglo XIX representa la ruta Potosí – Cobija en dirección Suroeste, la cual pasa por el asiento de Porco, en las cercanías de la zona minera de Huanchaca y Tomavi, continuando hacia el sur por Agua de Castilla y Amachuma. La carta representa una ruta que en dirección Sudeste-Noroeste conecta los asientos de Huanchaca y Tomavi y las localidades de Opoco, Coroma y Sevaruyo dirigiéndose hacia el lago Poopó desde donde empalma, sobre el margen derecho del mismo, con la localidad de Condo. En paralelo a este eje, el mapa representa hacia la derecha, la Cordillera de los Frailes, y hacia la izquierda el Río Marquez, el cual desemboca en el lago Poopó a la altura de Pampa Aullagas. Este punto es un nodo de convergencia de caminos: hacia Condo por el margen derecho del Poopó hasta Oruro; en dirección Sudoeste hacia las Salinas de Garcí Mendoza y en dirección Noroeste hacia Orinoca. Este último conecta las localidades de Pampa Aullagas, Orinoca, Andamarca, Cala, Choroma, Titiri y Cosapa. Desde este punto, la cartografía esboza una ruta que, siguiendo el curso del Río Cosapa se dirige hacia Capodiuras. Esta se encuentra localizada sobre el eje Este-Oeste que conecta Oruro, Curahuara de Carangas, Cosapilla, Hospicio, Tacora, hasta llegar a Tacna.

El mapa representa también desde Oruro un camino en dirección Noreste-Sudeste que conecta Challacollo, Toledo y Corque. Desde esta localidad se bifurcan, hacia el Sur un camino hacia Andamarca, y en dirección Sudoeste un camino que, pasando por Cala, se aproxima a las Salinas de Coipasa en las

<sup>2</sup> Archivo Histórico de la Casa de la Libertad de Sucre (ACL), Fondo cartográfico Bolivia.

cercanías de Huachacalla y Sabaya. Desde esta región minera, se encuentra representado un camino que conecta los ingenios de La Rivera, Todos Santos y Negrillos y continúa en paralelo al Río Lauca en dirección Sudeste-Noroeste hasta Tambo Quemado.

Desde las cercanías de la laguna de Chungará los caminos representados hacia Arica son: por Ticnamar, Aucipar, Azapa, Chacalluta hasta Arica<sup>3</sup> o por Pomacotá, Putre hacia Tacna desde donde se bifurcan, siguiendo recorridos paralelos, un camino hacia Arica y el trazado del ferrocarril que pasa por Hospicio.

### 3. Aproximación al trazado de la ruta

El estudio de las fuentes históricas documentales y cartográficas permite intuir que la ruta Potosí – Arica se asentó sobre el camino Inca de Urcosuyo (Bouysee – Cassagne 1978, 1057-1080) en el fragmento que conecta las localidades de Andamarca, Aullaga y Porco. La localidad de Corque restará sobre el eje de conexión de las minas de San Felipe de Austria que empalmará a la altura de Choroma con la calzada central. Desde Andamarca, la ruta tomará un ramal secundario, de presumibles orígenes prehispánicos, rumbo a Choroma, Titiri, Berros y Cosapa. Desde este punto la ruta descendía hacia el Lago Chungará, conectando luego Parinacota, Copataya y siguiendo el cauce del río Lluta hacia Arica (Choque – Muñoz 2016: 71-76).

El traslado de las Cajas de Arica a la ciudad de Tacna a mediados del siglo XVIII habría condicionado el trazado de la ruta. Es posible que desde la localidad de Choroma el camino haya continuado en dirección Noroeste hacia Turco llegando a Curahuara de Carangas y desde este punto, en dirección Oeste, pasara por Cosapilla y Tacora hasta llegar a Tacna<sup>4</sup>. Otra posibilidad para llegar a Tacna es que la ruta haya continuado su curso desde Choroma a Cosapa, y desde este punto haya empalmado con el Camino Oruro – Tacna<sup>5</sup> o que desde Parinacota se dirigiese a Putre y desde allí a Tacna<sup>6</sup>.

El trazado de la ruta se encontró condicionado por los recursos de pasto y agua, indispensables para la supervivencia de los animales de carga empleados en los trajines.

Las etapas de los viajes quedaron seguramente configuradas por la cantidad de leguas que podían recorrer las caravanas cargadas, que variaba en función del tipo de animal utilizado para el transporte: llamas en un principio y mulas a comienzos del siglo XVII. Las llamas, resistentes a la escasez de agua y pastos, se adaptaban mejor a las duras condiciones del camino pero presentaba como desventaja una menor capacidad de carga y un trayecto diario más corto. Mientras las llamas caminan entre 3 y 4 leguas al día (15-20 kilómetros), las mulas logran recorrer distancias que oscilan entre las 6 y 8 leguas (30-40 kilómetros) (Rivera 1996:114).

### Mapeo del Paisaje

El estudio del trazado de la ruta histórica se realizó sobre un fragmento de cerca 200 km., desde el pueblo de indios de Orinoca a Tambo Quemado. Las informaciones recogidas del estudio de las crónicas históricas y de la cartografía histórica fueron geo-referenciadas en ArcMap 10 en función de un primer

---

<sup>3</sup> La cartografía representa un único curso de Agua hacia Arica, el cual llama Valle de Zapa o Lluta.

<sup>4</sup> La cartografía de Michín (1884) indica una ruta que sigue ese trayecto, y la provisión de 1722 a los corregidores de Carangas, Oruro y Arica citada precedentemente se refiere a la Estancia Choroma y Curahuara Carangas, ambas sobre el camino a la costa.

<sup>5</sup> El cronista Andrews describe que desde Cosapa se dirigieron a Cosapilla (Bolivia), que se localiza sobre el eje Oruro – Tacna.

<sup>6</sup> La cartografía de Michín (1884) muestra un camino que conecta desde el Lago Chungará, Parinacota, Putre y Tacna. Choque – Muñoz (2016:76) describen el camino local o tropero de Putre a Tacna.

mapeo, de carácter general, de las características del paisaje histórico entre los puntos conectados por la misma.

En esta instancia fueron indicados sobre la cartografía 1:50.000 y la fotografía satelital los puntos conocidos del itinerario de la ruta, calculando las rutas más cortas entre ellos en función de una estimación de las distancias entre las etapas. A su vez, fueron indicadas las áreas de bofedales, pastizales y los principales cursos de agua y lagunas, permitiendo evidenciar fajas de territorio privilegiadas para el paso de las caravanas, así como elementos que pueden haber significado límites geográficos que dificultaban el trayecto, como ríos caudalosos.

Fueron señalados también los elementos antrópicos del paisaje: pueblos, estancias, áreas agrícolas en kanchones o terrazas y áreas arqueológicas señaladas en la cartografía o visibles desde la fotointerpretación. Una lectura comprensiva de estos elementos permitirá establecer hipótesis acerca de la configuración del paisaje a lo largo de la ruta en función de la relación que la misma establece con:

- el sistema de asentamientos y sitios ceremoniales pre-hispánicos,
- los “pueblos de indios”, cabeceros o secundarios, de fundación colonial,
- los recursos productivos: agrícolas, pastoriles y extractivos (minería y sal),
- las construcciones religiosas coloniales: iglesias, capillas y calvarios.

#### Etapas del camino de Andamarca a Tambo Quemado<sup>7</sup>

Punto inicio – fin de la etapa	Distancia aprox. en Km	Etapa intermedia	Cruce de ríos
Orinoca -Andamarca	33	Ventilla	Río Kisakollu
Andamarca – Cala (San José de Kala)	44	Pozo largo	Río Vino Jarana Río Barros
(San José de Kala) Cala - Choroma	20	-	-
Choroma – Titiri	36	-	Río Turco
Titiri – Berro	30	-	-
Berro - Cosapa	22	-	Río Cosapa
Cosapa – Tambo Quemado	33	-	-

La distancia entre las localidades que conecta la ruta son variables, oscilando entre 20 y 40 kilómetros. Las descripciones de las crónicas coloniales ponen en evidencia las dificultades para recorrer el camino debido a que este era “despoblado” y por “...no haber en tres ó cuatro jornadas tambos donde albergarse, sino unos paredones mal puestos...”. (Lizárraga, 1916, Libro I: 289 [1605]). Esto permite suponer que existían paradas intermedias que se improvisaban en función de las condiciones del viaje, en las que las caravanas se detenían en el descampado en zonas que coincidían con recursos de pasto y agua. El estudio de la toponimia, el relevamiento sobre el campo así como las fuentes orales permitirán aportar informaciones al estudio de las etapas del camino.

#### Estudio de campo

Durante el trabajo de campo fueron visitados los sitios identificados como etapas de trayecto relevándose el sistema de elementos asociados al trazado en la faja de territorio reconocida como corredor de la ruta

<sup>7</sup> Se combinan los fragmentos de la ruta descritos por Vázquez Espinosa (1630) con las informaciones extraídas de la Cartografía de Michin (1884).

histórica<sup>8</sup>: pueblos, iglesias, estancias, capillas, oratorios, chulparés, pukarás, entre otros. A partir de entrevistas a vecinos de los pueblos y estancias visitadas se incorporó como fuente la historia oral asociada a la Ruta de Potosí a Arica o a Tacna durante la colonia española, así como las memorias más recientes relacionados a viajes estacionales para el trabajo en la agricultura en los valles chilenos o de viajes entre las localidades del Altiplano en pos del intercambio de productos agrícolas.

#### Orinoca – Tambo Tumaicurá (Andamarca) (32 km)

Orinoca fue pueblo de reducción de indios durante el período colonial localizado en la base de un Pukará, a los márgenes de un bofedal y a lo largo del eje Andamarca – Aullagas descrito por Vaca de Castro<sup>9</sup>. Existe en el pueblo un Tambo en torno al cual se anclan memorias que conducen al tiempo de la colonia que lo recuerdan como punto de descanso de las caravanas que transportaban la plata<sup>10</sup>.

En el trayecto de Orinoca a Andamarca, a unos 20 km. antes del cruce del Río Kisakollu, existe un sitio sugestivo en la base del Cerro Morocupá.

Andamarca, también pueblo de reducción de indios, fue etapa del Camino Inca Urcosuyo. Antes de llegar al pueblo en los márgenes del Río Tumaicurá se localizaba *Tumaicuraqui*, que es el nombre que se da al antiguo tambo utilizado como punto de descanso de las caravanas<sup>11</sup>.

#### Tambo Tumaicurá – Kala Tambo (40 km)

Desde el Tambo Tumaicurá el camino puede haber continuado su curso por la quebrada del Río Vino Jarana. A 20 km de Tumaicurá, cruzando el río se localiza un área llamada Tambo Crucero, que podría haber representado un punto de descanso intermedio asociado al cruce de este curso de agua. En las cercanías del mismo existen conjuntos de chulparés que confirmarían que esta fue un área de paso de importancia desde tiempos prehispánicos. Unos 4 km antes de llegar al pueblo de reducción de indios San José de Kala se localiza Kala Tambo, lugar en donde se fundó por primera vez el pueblo y punto de descanso de las caravanas que venían de Andamarca y que se dirigían al Pacífico<sup>12</sup>. Las fuentes orales indican en las cercanías una vasta área de pastos en torno al río Barros, y una laguna en la que las caravanas corrían riesgo debido a su profundidad<sup>13</sup>. En este sitio existen una capilla y dos calvarios localizados sobre la cima de unas dunas. Existe una gran apacheta y es aún visible el trazado del camino que se dirige hacia Churuma, pasando por una zona de pastizales a cerca de 2 km. de San José de Kala (a la altura del pueblo, sobre el Camino, existe un pequeño calvario).

#### Kala Tambo – Estancia Churuma (25 km)

La Estancia Churuma<sup>14</sup>, localizada en la base del Cerro Culloma que se alza en el horizonte sirviendo de punto de orientación, fue un punto clave en el recorrido de las caravanas que venían desde Andamarca y Kala Tambo rumbo a Tacna<sup>15</sup>. La estancia tiene una Iglesia y se encuentra apartada aproximadamente 1,5

---

<sup>8</sup> Del inglés *Historic Transportation corridor* concepto implementado por el *National Park service* en el estudio del territorio influenciado por los flujos de tránsito a lo largo de vías de comunicación históricas.

<sup>9</sup> Vaca de Castro afirma que entre Andamarca y Aullagas existe el tambo de Churimarca. Se desconoce la localización del mismo pero se puede intuir que el mismo coincida con Orinoca o se halle localizado en las cercanías debido a que se sitúa aproximadamente a mitad de camino entre estos dos puntos.

<sup>10</sup> Fuente oral: Benedicto Wilcarani Vilca, vecino de Orinoca.

<sup>11</sup> Fuente Oral: Maria Quispe, vecina de Andamarca.

<sup>12</sup> Fuente Oral: Efraín Leandro Huarachi Gómez y Edquin Nina Quispe, Jilakata y vecino de San José de Kala.

<sup>13</sup> La carta de Mujía (1884) señala justo antes de Cala el “Pozo largo”.

<sup>14</sup> Vázquez Espinosa hace referencia a Achorama, punto en que el Camino de Potosí se separa del de Oruro. A su vez, la Real Provisión de la Audiencia de Charcas de 1722 citada precedentemente señala que la Estancia Choroma se encuentra en el Camino que va de Potosí al puerto de Arica.

<sup>15</sup> Fuente Oral: Roberto Rodríguez, vecino de Opoquerí, propietario de la estancia de Anta Kollu en las cercanías de Churuma.

km del bofedal llamado Antuma Pampa, en donde un calvario señala el punto de descanso de las caravanas.

La historia oral asocia el camino de “*herrera*” con el tráfico de estaño que desde Churuma se dirige a Titiri y luego a Tambo Quemado. Afirma también que desde la Estancia Anta Kollu, en las cercanías de Churuma, se desprende un camino de “*herradura*” en dirección a Turco<sup>16</sup>.

#### Estancia Churuma – Titiri (36 km)

Desde Churuma a Titiri las caravanas debían atravesar el caudaloso Río Turco. Inmediatamente al otro lado del mismo, a 22 km de distancia respecto al último Tambo, se encuentra la Estancia Yaurichambi que puede haber representado un punto intermedio en este tramo. Desde este punto al Cerro Titiri, que se alza en paisaje circunstante, restan otros 14 km.

#### Titiri – Berro (30 km)

La Estancia Titiri, localizada unos 5 km antes del cerro Titiri sobre un gran bofedal, asume forma de un pequeño poblado con una Iglesia de grandes dimensiones de la que se desconoce el momento de construcción. A 15 km de camino se cruza un gran bofedal circundado de estancias, gran parte de ellas con pequeñas capillas rurales, que pudo haber representado una etapa intermedia en este tramo. Desde este punto al Tambo Berro, localizado en las inmediaciones de la Estancia Agua Rica sobre un bofedal, restan otros 15 km. A cerca 2 km del bofedal se encuentra el Pukará Pichacani, elevación aislada que resulta fácilmente reconocible en el horizonte y que seguramente significó un elemento de orientación de las caravanas. Sobre la base del mismo existe un conjunto de chulpare que reafirman la importancia que adquirió este sitio desde tiempos prehispánicos.

#### Berro – Cosapa (22 km)

Desde el Tambo Berro es probable que la ruta haya seguido el curso del Río Cosapa, aprovechando los pastos en sus márgenes. A 10 km de distancia respecto al tambo se localiza la Estancia Romero Huito que presenta una Iglesia de grandes dimensiones. Desde la estancia existe un camino de herradura indicado por una iglesia en miniatura y una apacheta. A 2 km del pueblo Cosapa, pueblo de reducción de indios durante la Colonia, se localiza un bofedal que se extiende hasta el Cerro Changa Mokho. En las cercanías del bofedal se encuentra la Estancia de Khalla Khollu e Iglesia y una capilla en miniatura, a la vera de lo que es hoy la ruta asfaltada. En las inmediaciones es posible relevar una serie de estancias y múltiples corrales para el descanso de los animales construidos en piedras apoyadas, que confirmarían el uso de esta zona como área de descanso. A 8 km del pueblo Cosapa, a la base del Cerro Changa Mokho, se localizan los restos del Ingenio colonial homónimo el cual representaba un punto de encuentro de las caravanas antes de cruzar la pre-cordillera. Las mismas provenían desde distintos centros mineros, entre éstos Todos Santos, La Rivera y Negrillos, en dirección a Tacna<sup>17</sup>.

#### Cosapa – Tambo Quemado (33 km)

Desde el Ingenio Changa Mokho restan unos 25 km de un territorio prácticamente deshabitado hasta llegar a los bofedales en torno al Sajama y a Tambo Quemado. Las fuentes orales afirman que las caravanas cargadas de plata seguían un camino sendero hacia el Lago Chungará en dirección a Arica o Tacna, que es el mismo que fue utilizado hasta tiempos recientes por trabajadores agrícolas estacionales que se dirigían con sus llamas a Arica, tardando en torno a 4 días desde Laguna a Arica,<sup>18</sup> o por arrieros que intercambiaban Charque por el maíz de los valles en viajes que duraban casi un mes<sup>19</sup>. En la zona la

---

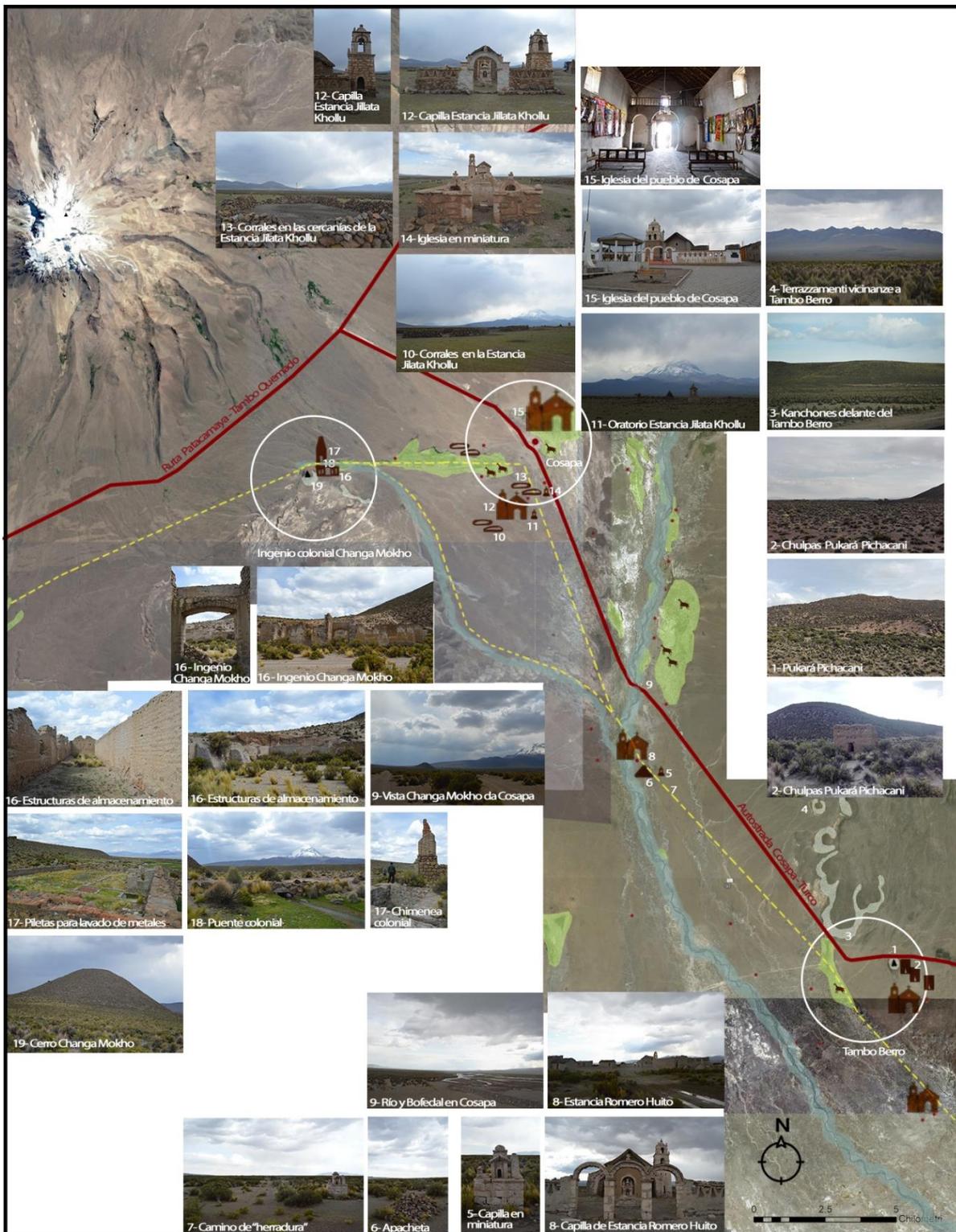
<sup>16</sup> La carta de Mujía (1884) señala que desde Choroma existe un camino hacia Turco.

<sup>17</sup> Fuente oral: Bernardino Gómez y Eliodoro Marca, pasante de la Iglesia de Cosapa y Jilakata del pueblo.

<sup>18</sup> Fuente oral: Julio Mamani padre del Jilakata del pueblo de Laguna.

<sup>19</sup> Fuente oral: Lucia Mamani, vecina de Sajama que trabaja en el albergue Eco turístico de Tomarapi.

memoria oral recuerda la existencia de otros dos tambos: sobre la quebrada de Junthuma el Tambo homónimo, que representaba un punto de paso de la precordillera hacia Caquena<sup>20</sup> y en la localidad de Tomarapi, que fue un antiguo tambo sobre el camino que se dirigía a Curahuara Carangas<sup>21</sup>.



Representación esquemática del corredor histórico desde Tambo Berro a Cosapa. Elaboración del autor

<sup>20</sup> Fuente oral: Hugo Estra de Alarcón, Guarda parque del Sajama.

<sup>21</sup> Fuente oral: Lucia Mamani.

#### 4. Conclusiones

El presente trabajo se concentró en el estudio de un camino que, sobre la base de las fuentes consultadas, se presenta como el más conveniente para alcanzar el puerto de Arica desde Potosí teniendo en cuenta la menor distancia en condiciones favorables de pasto y agua. Este camino continuó a ser utilizado hasta tiempos recientes como principal vía de conexión entre el Altiplano de Oruro y el Pacífico.

Las características de los trajines en caravanas, que definen su trayecto en función de las condiciones climáticas y de la presencia de recursos de agua y pasto, nos llevan a intuir que no existió un único camino de Potosí a Arica sino que el mismo puede haber variado en función de la alternancia de estos recursos en las distintas estaciones del año, aprovechándose del complejo sistema de conexión local que interconectaba las áreas productivas y localidades en las cercanías de esta ruta. Son necesarios estudios con mayor detalle que permitan relevar estos sistemas de conexión paralelos coexistentes y la relación entre éstos y las principales áreas productivas y extractivas del territorio: rutas que conectaron el vasto sistema de minas difusas en el territorio, no sólo de plata sino también de hierro, salinas y recursos leñosos utilizados en el proceso de fundición y amalgama de la plata.

A partir del estudio del paisaje histórico a lo largo de la ruta pueden establecerse las siguientes consideraciones:

- La Ruta Potosí – Arica se apoyó sobre el sistema vial preexistente: sobre el eje del Urcosuyo desde Porco a Andamarca, y sobre un eje secundario de presumibles orígenes prehispánicos de conexión Altiplano – Valles del Pacífico. En el proceso de apropiación de estas infraestructuras, los tambos incas se convirtieron en pueblos de reducción de indios cabeceros, como es el caso de Corque, Andamarca, Orinoca y Aullagas, que a su vez, desarrollaron el rol de tambos coloniales. La localización de los pueblos de indios cabeceros: Aullagas, Orinoca, Andamarca y Cosapa sobre el eje de articulación Potosí – Arica, de Challacollo, Toledo, Corque y Curahuara de Carangas sobre el eje Oruro – Arica y de Huachacalla en las cercanías de las minas de los Carangas, hace explícita referencia a la necesidad de control de los principales puntos de articulación del territorio a lo largo de los Caminos Reales.

- Es probable que nodos del tráfico prehispánico de menor jerarquía coincidentes con zonas muy pobladas se hayan convertido en pueblos de reducción secundarios conservando su rol de articulación de los flujos de tráfico. Un ejemplo podría ser el pueblo de San José de Kala, que fue fundado por primera vez en el Kala Tambo, lugar de paso de las caravanas desde Andamarca a Churuma. Del mismo modo, *chacaras* o estancias prehispánicas localizadas en lugares estratégicos respecto a la vía de conexión Potosí – Arica, pueden haber asumido el rol de Tambos coloniales, como es el caso de la Estancia Churuma. Estudios de carácter arqueológico podrían contrastar o confirmar estas hipótesis.

-Existe una estrecha coincidencia entre las áreas de descanso de la ruta y las zonas privilegiadas en recursos de agua y pasto. A su vez, estos puntos tienden a localizarse en la base de una elevación que resultase de fácil orientación respecto a la llanura altiplánica. Algunos ejemplos son el Tambo Berro en las cercanías del Pukará Pichacani, la Estancia Titiri en las cercanías del cerro Titiri, y la Estancia Churuma en la base del Cerro Culloma.

-Es posible relevar una estrecha coincidencia entre los tambos coloniales y sitios ceremoniales prehispánicos. Algunos ejemplos son el Tambo Berro y el Pukará Pichacani, rodeado en su base de chulpares, o el pueblo colonial de Orinoca y Tambo localizado en la base del Cerro Pukará, o los conjuntos de chulpares localizados en el tramo desde Kala Tambo a Churuma.

- El camino se encontraba señalado por un sistema de elementos religiosos que cumplían con el rol de orientación del viajero y que, a su vez, sacralizaban el paisaje. Apachetas prehispánicas y pequeños calvarios localizados en puntos elevados como es el caso de Kala Tambo, a la vera del camino como en

San José de Kala, o en el área misma de descanso como en el Tambo Churuma. Las iglesias en miniatura localizadas al margen del camino son también ejemplos, como el caso de la iglesita en la estancia Kalla Khollu y en la estancia Romero Huito, ambas en las inmediaciones de Cosapa.

- Considerando que las Iglesias en los “pueblos de indios” representaron un modo de demostración de la riqueza del ayllu (López Beltrán 2016:48), la existencia de manifestaciones religiosas a lo largo de la ruta podría demostrar la importancia de esos puntos respecto a los flujos de tránsito y la riqueza asociada a la posibilidad de prestación de servicios y de intercambio mercantil a lo largo de la ruta manifestándose a diferentes escalas. Desde Iglesias de grandes dimensiones y con un programa arquitectónico y pictórico complejo como la Iglesia de Caripaya, la de Curahuara de Carangas, de Cosapa, Tomarapi, Sajama y Lagunas, a las pequeñas capillas rurales localizadas en el corredor histórico definido por la ruta.

## Bibliografía

### Monografías

Andrews, Joseph (1920) [1825-1826]: *Viaje de Buenos Aires a Potosí y Arica en los años de 1825 y 1826*. Carlos A. Aldao (traducción del libro en inglés). Buenos Aires: Vaccaro.

Boriani, Maurizio; Cazzani, Alberta (2002): *Vie storiche: tutela, conservazione e valorizzazione*. IVS: Inventario delle vie di comunicazione storica, Milano.

Bouysse – Cassagne, Thérèse (1987): *La identidad Aymara. Aproximación Histórica (siglo XV.XVI)*. Hisbol, La Paz.

Dagnino, Vicente (1909): *Correjimientto de Arica*. Imprenta La época, Arica.

Lizárraga, Reginaldo (1916) [1605]: *Descripción Colonial*, Libro I. Descripción breve del Reino del Perú, Tucumán, Río de la Plata y Chile. Traducido por Juan Roldán, Buenos Aires: Librería La Facultad.

López Beltrán, Clara (2016): *La ruta de la Plata: de Potosí al Pacífico. Caminos, comercio y caravanas en los siglos XVI y XIX*. Plural Editores, La Paz.

Sempat Assadourian, Carlos (1982): *El sistema de la economía colonial: mercado interno, regiones y espacio económico*. Instituto de Estudios Peruanos, Lima.

Vaca de Castro, Cristóbal (1908) [1543]: *Ordenanza de Tambos*. Revista Histórica. Tomo 3: 427-492. Lima: Instituto Histórico del Perú.

Vázquez de Espinosa, Antonio (1948) [1630]: *Compendio y descripción de las Indias Occidentales*, Charles Upson Clark (traducción del manuscrito original) Smithsonian Miscellaneous Collection, Vol. 108. Washington, D.C., Smithsonian Institution.

### Artículos en revistas

Bouysse – Cassagne, Thérèse; Chacama-Rodríguez, Juan (2012): *Partición colonial de territorio, cultos funerarios y memoria ancestral en Carangas y precordillera de Arica (siglos XVI-XVII)*. Volumen 44, N°4: 669-689. Chungara, Revista de Antropología Chilena.

Choque Mariño, Carlos; Muñoz Ovalle, Iván (2016): *El Camino Real de la Plata. Circulación de mercancías e interacciones culturales en los valles y altos de Arica (siglos XVI al XVIII)*. Revista Historia N°49, vol. 1, enero-junio 2016: 57-86.

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

### Fuentes de Archivo

ANB: Min 142/19, “Autos obrados por los Oficiales Reales de Oruro, para la averiguación de las piñas en pasta sin quintar que el capitán don Juan de Mollinedo y Puente, alcalde provincial de dicha Villa y las provincias de Paria y Carangas, decomisó en el camino que va a la costa de Arica”.

ACL: “Nuevo mapa de la República de Bolivia” de 1884 de Mariano Mujía, Fondo Cartográfico Bolivia.