

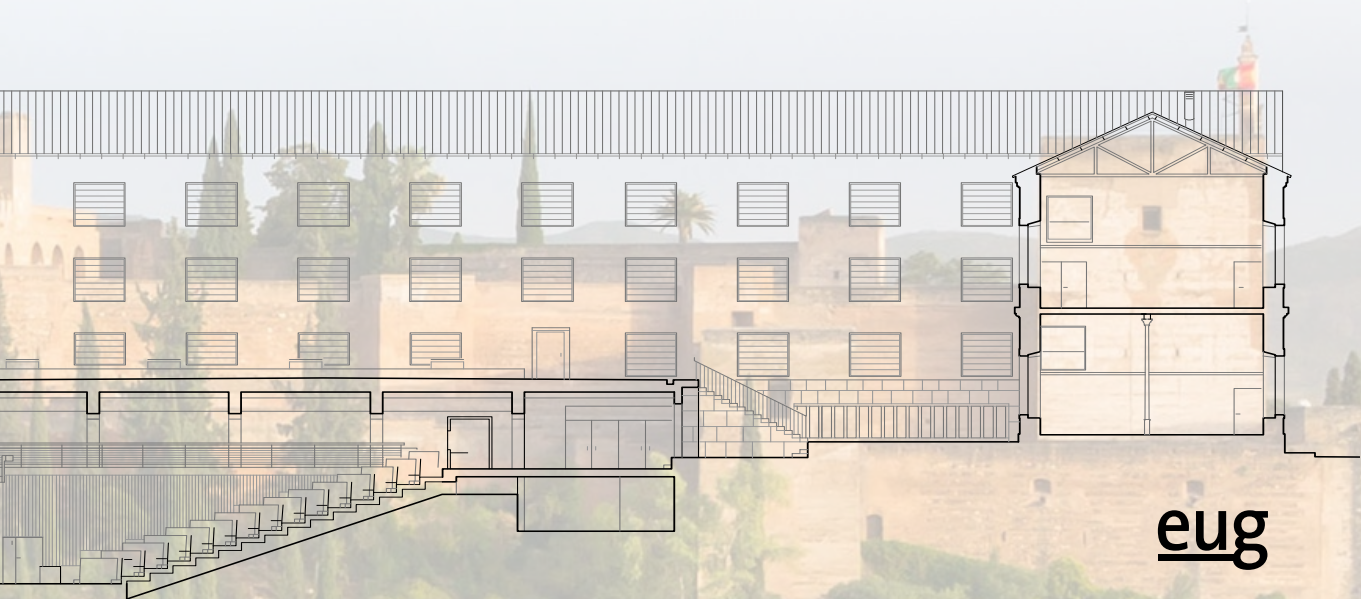
# ReUSO

## Granada 2017

**SOBRE UNA ARQUITECTURA HECHA DE TIEMPO**

VOLUMEN 3

PAISAJE CULTURAL Y PATRIMONIO INDUSTRIAL



**eug**



# ReUSO

## Granada 2017

**SOBRE UNA ARQUITECTURA HECHA DE TIEMPO**

VOLUMEN 3

PAISAJE CULTURAL Y PATRIMONIO INDUSTRIAL

*a cargo de*

Palma Crespo, Milagros  
Gutiérrez Carrillo, M<sup>a</sup> Lourdes  
García Quesada, Rafael



**eug** EDITORIAL  
UNIVERSIDAD  
DE GRANADA

© Palma Crespo, Milagros  
Gutiérrez Carrillo, M<sup>a</sup> Lourdes  
García Quesada, Rafael (Eds)  
© Los autores  
© Universidad de Granada  
REUSO Granada 2017  
ISBN: 978-84-338-6131-3  
Depósito legal: Gr./1243-2017  
Edita: Editorial Universidad de Granada.  
Campus Universitario de Cartuja.  
Granada  
Revisión de textos: Torres Rico, Francisco  
Palma Crespo, Milagros  
Rueda Godino, Sebastián Manuel  
Gutiérrez Carrillo, M<sup>a</sup> Lourdes  
García Quesada, Rafael  
Armenta García, Carmen María  
Maquetación: Torres Rico, Francisco  
Rueda Godino, Sebastián Manuel  
Armenta García, Carmen María  
Diseño de la cubierta: Armenta García, Carmen María  
Imprime: Gráficas La Madraza. Albolote.  
Granada  
Printed in Spain Impreso en España

Cualquier forma de reproducción, distribución, comunicación pública o transformación de esta obra sólo puede ser realizada con la autorización de sus titulares, salvo excepción prevista por la ley.

Los editores no se hacen responsables del material aportado por los distintos autores.

Robador González, M<sup>a</sup> Dolores  
*Universidad de Sevilla*

Romeo, Emanuele  
*Politecnico di Torino*

Rossi, Adriana  
*Seconda Università degli Studi di Napoli*

Rueda Márquez de la Plata, Adela  
*Universidad de Extremadura*

Sánchez-Ostiz Gutierrez, Ana  
*Universidad de Navarra*

Santa Rita, Joao  
*Universidade Autonoma de Lisboa*

Sciurpi, Fabio  
*Università degli Studi di Firenze*

Sobrino Simal, Vicente Julián  
*Universidad de Sevilla*

Sroczyńska, Jolanta  
*Cracow University of Technology*

Terrados Cepeda, Javier  
*Universidad de Sevilla*

Tiberi, Rizio  
*Università degli Studi di Firenze*

Valero Ramos, Elisa  
*Universidad de Granada*

Valverde Espinosa, Ignacio  
*Universidad de Granada*

Van Riel, Silvio  
*Università degli Studi di Firenze*

Villafranca Jiménez, M<sup>a</sup> del Mar  
*Universidad de Granada*

Zamorano Toro, Montserrat  
*Universidad de Granada*

Zampilli, Michele  
*Università degli Studi Roma Tre*

Zurita Povedano, Eduardo  
*Universidad de Granada*



UNIVERSITÀ  
DEGLI STUDI  
FIRENZE



UNIVERSITAT  
POLITÈCNICA  
DE VALÈNCIA



escuela técnica superior  
**INGENIERÍA DE EDIFICACIÓN**  
Granada



Departamento de  
expresión gráfica  
Universidad de Granada



Patronato de la Alhambra y Generalife  
CONSEJERÍA DE CULTURA



GOBIERNO  
DE ESPAÑA

MINISTERIO  
DE EDUCACIÓN, CULTURA  
Y DEPORTE

# EL PAISAJE DE LA RUTA DE LA PLATA: DE POTOSÍ AL PUERTO DE ARICA (S. XVI-XVIII). Metodología para el estudio del paisaje histórico y estrategias para el re-uso de las vías de comunicación históricas

Malvarez, María Florencia

Dipartimento di Architettura e Studi Urbani, Politecnico di Milano – Italia

## 1. La Ruta de la Plata de Potosí al puerto de Arica

La Ruta de la Plata de Potosí al puerto de Arica fue la vía de comunicación utilizada para el transporte de la plata extraída de una de las más importantes minas de plata del mundo, el Cerro Rico de Potosí, al puerto de Arica a 500 km. de distancia. El establecimiento de este Camino Real fue fruto de una de las tantas innovaciones impulsadas por el Virrey Toledo en torno a 1575<sup>1</sup>. Recientes estudios afirman que esta ruta se haya apoyado sobre un sistema de vías pre-incaicas<sup>2</sup> que, a través de la conexión de los distintos Pisos ecológicos<sup>3</sup>: Valle, Cordillera y Altiplano – zonas agrícolas complementarias –, hacían posible la seguridad alimentaria de los pueblos andinos.

La Ruta, definida por el paso de las caravanas – en un principio llamas y posteriormente mulas introducidas durante la colonia – era predominantemente un camino de tierra que cambiaba dirección según las características climáticas en el momento de atravesamiento. La pista venía indicada por una serie de ermitas cristianas, llamadas también “iglesias Aymará”<sup>4</sup>, de origen colonial. Este sistema de orientación cargado de un significado religioso, se superponía a lo largo del camino al de origen pre-hispánico: apachetas<sup>5</sup>, chullpas<sup>6</sup>, pacarinas<sup>7</sup> y pinturas rupestres. Precisamente, la ruta venía definida por un complejo sistema de infraestructuras, que ya desde tiempos pre-hispánicos, hacían posible esta odisea – viajes de alrededor de 30 días atravesando condiciones geográficas y climáticas extremas por encima de los 3.000 m s.l.m.–. Las estaciones de posta, llamadas “tambos”<sup>8</sup>, y los pueblos a lo largo de su trayecto hacían posible el abastecimiento y descanso de las caravanas.

El Camino Real a Arica fue utilizado para el transporte de la plata del sistema de minas de Charcas en los distintos distritos: Potosí, Porco, Berenguela, Oruro, entre otros, desde finales del siglo XVI a inicios del siglo XVIII, momento en el cual por una serie de motivos políticos y económicos, la ruta cambió su curso dirigiéndose al Puerto de Cobija<sup>9</sup>. El tráfico de metales – del azogue de Arica a Potosí y de la Plata de Potosí a Arica - definió el principal canal de comunicación del Altiplano con el Océano Pacífico antes de la subdivisión del Virreinato del Perú. Esta ruta resultó además una de las más importantes vías utilizadas para el transporte de mercaderías y bienes de diverso tipo<sup>10</sup> traídos, ya sea de Europa o Asia que del mismo Virreinato del Perú, para el abastecimiento del mercado económico de Potosí, ciudad que a finales del siglo XVI tenía ya más de 100.000 habitantes<sup>11</sup>. La ruta fue de vital importancia para la organización económica de las zonas que hoy comprenden los territorios del Sur de Oruro y Oeste de Potosí: estimuló y favoreció la actividad productiva y comercial de las poblaciones a lo largo de los territorios atravesados por la ruta, así como el desarrollo y crecimiento de nuevos asentamientos urbanos.

## 2. El paisaje a lo largo de la Ruta

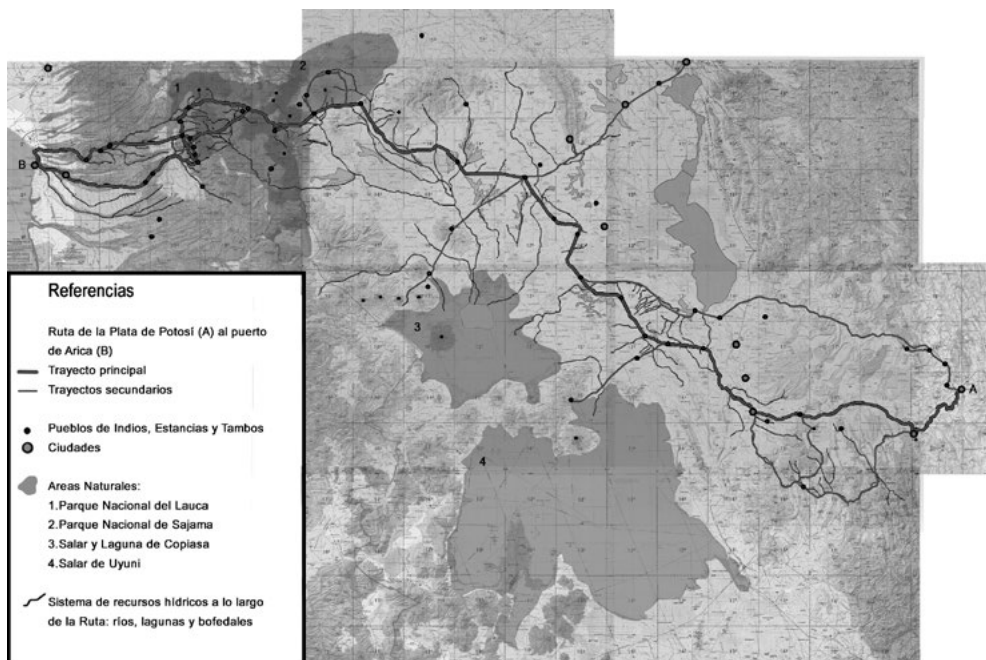
El importante tráfico desde y hacia Potosí causó un proceso de urbanización de los territorios atravesados por la Ruta de la Plata, con una consecuente transformación del paisaje. A lo largo de ésta fueron fundados una serie de pueblos coloniales, llamados “Pueblos de Indios”, que permitían la fiscalización de las poblaciones locales y su cristianización a través del sistema de Encomiendas<sup>12</sup>. Estos pequeños núcleos urbanos se

caracterizan por presentar una estructura que responde al modelo colonial de fundación basado en las leyes de Indias – estructura urbana a cuadrícula – pero se adaptan, en cada caso, a las particulares condiciones geográficas y paisajísticas del territorio. Son singulares ejemplos del proceso de mestizaje entre las técnicas locales de construcción - muros de adobe y techos de paja - con las influencias coloniales, dando como resultado respuestas únicas y originales. Las Iglesias del Barroco Andino, monumentos religiosos localizados al centro de la composición urbana de los pueblos, son un claro ejemplo de esto<sup>13</sup>.

El Paisaje a lo largo de la ruta quedó definido, a su vez, por el desarrollo de la agricultura a lo largo de su eje y en coincidencia con los Pueblos de Indios, lo cuales en el área de influencia de Potosí estaban sujetos a la Mita – mecanismo que obligaba a las poblaciones indígenas a prestar servicio en las minas o a pagar una contribución en moneda, obtenido de la venta de los excedentes agrícolas-. Resulta evidente como la Minería y, en consecuencia, la entera economía de Potosí, se encontraba íntimamente ligada a la producción agrícola de los territorios vecinos, y a veces también de aquellos más lejanos, resultando esta actividad un engranaje indispensable del sistema económico<sup>14</sup>.

El Paisaje agrícola asume diversas características en función de las condiciones geográficas y climáticas, constantemente variables a lo largo del trayecto de la ruta que oscila entre los 3.200 y los 4.000 m. s.l.m. Los singulares métodos de cultivación, de impronta andina, son una respuesta única a los condicionantes naturales y manifestaciones del ingenio del hombre para su dominio. La agricultura en el Altiplano, Pre-cordillera y Valle, constituye tres distintos paisajes culturales de inmenso valor, sea por sus valores paisajísticos que por su importancia como fuentes de preservación de la agro-biodiversidad.

A lo largo de la Ruta de la Plata se articula un sistema difuso de patrimonio: el sistema de bienes asociados a la vía de comunicación histórica - como los tambos, apachetas, ermitas, estancias -, el conjunto de pueblos y de Iglesias del Barroco Andino y el paisaje cultural agrícola. Estas manifestaciones se localizan en un escenario natural de inmenso valor paisajístico y natural: la ruta atraviesa el Parque Nacional de Sajama (Bolivia) y el del Lauca (Chile), y recorre las cercanías del Salar de Uyuni (Bolivia), importantes reservas de la biodiversidad de la fauna y flora local.



La Ruta de la Plata de Potosí al Puerto de Arica. (Fuente: elaboración propia sobre la base del itinerario propuesto por López Beltrán (2016).



### 3. Una lectura arqueológica del Paisaje histórico

El estudio de las vías de comunicación histórica se encuadra en un proceso de reflexión y ampliación del concepto de monumento cuyos orígenes se conducen a la segunda mitad del siglo XIX, contexto en el cual su estudio adquiere significativa importancia: las vías, canales de atravesamiento de personas, son consideradas los principales elementos estructuradores del territorio. La importancia que la comunidad científica internacional en el ámbito de la conservación ha dado en las últimas décadas a la tutela del paisaje y de las vías de comunicación históricas es significativa, interés ligado a la implementación del concepto de Paisajes culturales y a su inclusión en los sistemas de tutela, extendiéndose ésta hacia una escala territorial: la tutela conjunta de los valores culturales materiales e inmateriales, y de los valores ambientales y naturalísticos<sup>15</sup>.

La lectura del Paisaje histórico a lo largo de la Ruta de la Plata ha sido afrontada a través de un enfoque multidisciplinar fundado en los métodos e instrumentos de la Arqueología del Paisaje<sup>16</sup>. El primer paso consistió en la consulta de las principales fuentes históricas que describen las características de los trajines y los principales flujos comerciales a lo largo de la ruta, así como el paisaje de atravesamiento, las estaciones de posta y pueblos a lo largo de la misma. Entre las fuentes consultadas: las crónicas coloniales, los documentos contractuales relativos a los servicios de arriería y la cartografía histórica.

Un segundo paso ha sido la implementación de las tecnologías SIG: la georeferenciación de mapas históricos, cartografías actuales y de imágenes satelitales ha resultado un primer paso hacia la identificación de las vías de comunicación histórica que constituían la Ruta de la Plata. Esta información ha sido superpuesta permitiendo la identificación, a partir del mapeo de los pueblos coloniales, del sistema de caminos y de estaciones de posta entre ellos, así como la interpretación de las características del Paisaje agrícola a lo largo del camino.

Los resultados de este proceso serán utilizados como las bases para el trabajo de campo a desarrollarse en los próximos meses, el cual permitirá el relevamiento y catalogación de todos los elementos que definen el Paisaje histórico. El mapeo de estos elementos, así como un estudio de sus valores arquitectónicos, urbanísticos y paisajísticos, son instrumentos indispensables para reflexionar acerca de estrategias para la conservación de este

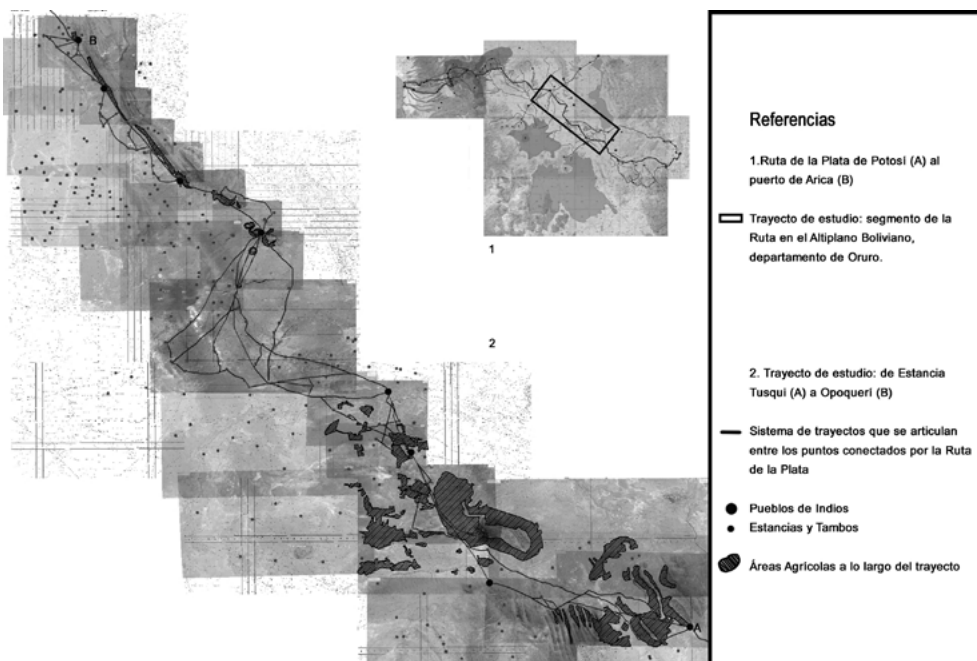


Foto-interpretación del paisaje en el segmento de Estancia Tusqui a Opoquerí (Bolivia). (Fuente: elaboración propia sobre la base del itinerario propuesto por López Beltrán, 2016).

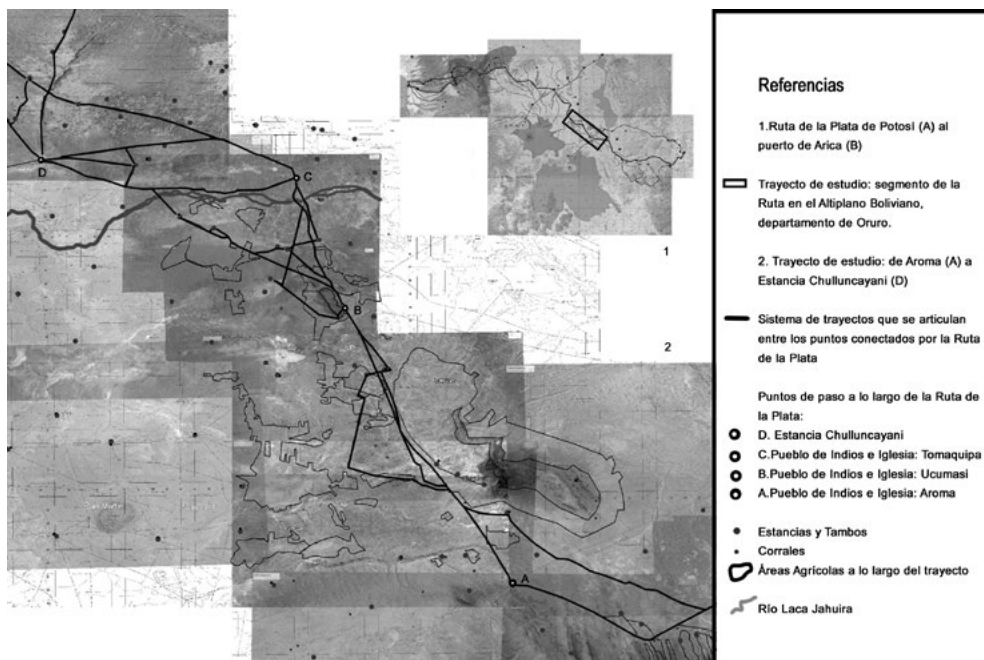


Foto-interpretación del paisaje en el segmento de Aroma a Estancia Chulluncayani (Bolivia). (Fuente: elaboración propia sobre la base del itinerario propuesto por López Beltrán, 2016).

patrimonio cultural y natural al interno del sistema de Reservas Naturales y Parques Nacionales ya existente a lo largo de la ruta histórica.

A estos fines han sido estudiadas una serie de experiencias internacionales significativas: el Inventario de las Vías Suizas, sistema de catalogación de las vías de comunicación históricas y del sistema de bienes asociados a la movilidad en el territorio Suizo<sup>17</sup>, y el National Park Service de los Estados Unidos de América, ente que favorece la tutela y planificación de las vías de comunicación al interno de enteras áreas de valor paisajístico, favoreciendo la preservación de los valores culturales y naturales en conjunto<sup>18</sup>. En relación a proyectos de reuso y preservación del paisaje a lo largo de las vías de comunicación: la tutela del Qhapac Ñan en Perú, a lo largo de la cual han sido favorecidas estrategias de preservación del Paisaje agrícola, reconociendo en la Cuenca del Lago Titicaca Sistemas Ingeniosos de Patrimonio Agrícola Mundial, así como proyectos comunitarios para la creación de una oferta de servicios para visitantes<sup>19</sup>; y la planificación de la “movilidad dulce” en las vías de la trashumancia al interno de los Parques nacionales del Abruzzo y del Molise en Italia que demuestran posibilidades para el reuso de las vías de comunicación históricas con fines recreativos y de vida en contacto con la naturaleza<sup>20</sup>.

#### 4. Consideraciones para la tutela y valorización a través del Reuso

A partir de la segunda mitad del siglo XX, las regiones de Arica-Parinacota (Chile) y del Departamento de Oruro y Potosí (Bolivia) - territorios atravesados por la Ruta de la Plata -, se han visto afectadas por un progresivo fenómeno migratorio de sus habitantes hacia las grandes metrópolis en busca de oportunidades de trabajo. Este proceso, que involucra predominantemente a los jóvenes habitantes de comunidades agrícolas, tiene fuertes consecuencias sociales y culturales: el abandono de los pueblos rurales causa una progresiva pérdida de los valores asociados a la cultura rural local, como las técnicas tradicionales de cultivación y de preservación de la agrobiodiversidad, así como el deterioro del patrimonio material a causa de la falta de uso y de mantenimiento de los monumentos, muchas veces asociado a prácticas culturales al interno de las comunidades locales.

Estas afirmaciones nos llevan a formular una serie de interrogantes acerca del destino de estos territorios rurales y de su patrimonio material e inmaterial, así como a reflexionar acerca de posibles estrategias de tutela y planificación para este paisaje orientadas a favorecer nuevas vocaciones y alternativas de reuso que pueden garantizar un desarrollo conservativo, respetuoso y sostenible.

En primer lugar, favorecer el reuso de este sistema de vías de comunicación, así como del conjunto de bienes a ella asociados, implicaría la re-significación de estos lugares atribuyéndoles valores, fruto de una lectura hodierna:

- Culturales materiales: arqueológicos, arquitectónicos y urbanísticos;
- Culturales inmateriales: conocimientos, memoria oral, tradiciones, creencias y prácticas;
- Naturales: importancia como reserva de la biodiversidad de la fauna, la flora y la agrobiodiversidad;
- Económicos: paisajes culturales-productivos, motores del desarrollo económico rural.

## 5. Conclusiones

Desde esta perspectiva la vía de comunicación histórica resultaría el elemento integrador de los sistemas de patrimonio – materiales, inmateriales y naturales – y el elemento estructurador de las políticas de tutela y planificación, favoreciendo a lo largo de su eje la alineación de proyectos e iniciativas asociadas a la conservación y valorización a través del reuso. El reuso, entendido como actividad responsable y consciente de los valores patrimoniales del paisaje histórico, puede ser orientado a fines culturales, recreativos y educativos, de toma de consciencia de la importancia del conocimiento, respeto y preservación de la diversidad cultural y biológica. Las vías de comunicación histórica podrían resultar nuevas vías de redescubrimiento de estos territorios, resultando, las estaciones de posta y los pueblos, núcleos de recibimiento de visitantes y puertas hacia el conocimiento de los valores patrimoniales reconocidos en el territorio de la mano de sus herederos, las habitantes locales.

## NOTAS

<sup>1</sup> López, C., (2000), pág. 150.

<sup>2</sup> Afirman esta teoría: Bouysse, T., Chacama, J., (2012), Choque, C., Muñóz, I.,(2016), López, C., (2016), entre otros.

<sup>3</sup> Murra, J., (2002).

<sup>4</sup> López, C., (2016), pág. 114.

<sup>5</sup> Apachetas: montículos de piedra de forma piramidal de época pre-hispánica utilizados para señalar los caminos.

<sup>6</sup> Chullpas: torres funerarias de edad pre-incaica localizadas en la región de Oruro y Carangas.

<sup>7</sup> Pacarinas: lugares de carácter sacro para la cosmovisión Andina, en donde se cree se originaron las civilizaciones antiguas, localizados en coincidencia con áreas de recursos naturales.

<sup>8</sup> Tambos: infraestructura del sistema vial, de origen pre hispánico y reutilizada durante la colonia, que funcionaba como estación de posta y permitía el aprovisionamiento de las caravanas.

<sup>9</sup> López, C., (2016), pág. 83.

<sup>10</sup> López, C., (2016), pág. 36-37.

<sup>11</sup> Marchena, J. (2000), pág. 38.

<sup>12</sup> El sistema de Encomiendas consistía en la repartición de territorios, precedentemente habitados por poblaciones locales, a encomenderos españoles quienes debían colonizarlos y convertirlos al cristianismo.

<sup>13</sup> Guarda, G., Moreno R., Pereira, M., et.al. (2012).

<sup>14</sup> Glave, L., (2000), pág. 160.

<sup>15</sup> Boriani, M., Cazzani, A. (2002), pág. 10.

<sup>16</sup> Chavarría, A., Reynolds, A. (Eds.) (2014), pág 7-18.

<sup>17</sup> Colombo, M. (1993)

<sup>18</sup> BLM: Bureau of Land Management, National Landscape Conservation System, National scenic and historic trails program (2005).

<sup>19</sup> Putney, A., Espinosa, R., Torres, M., et. al. (2003).

<sup>20</sup> Cialdea, D., (2015).

## BIBLIOGRAFIA

BLM: Bureau of Land Management, National Landscape Conservation System, National scenic and historic trails program (2005). National Scenic and History Trails strategy and work Plan, Washington D.C, Estados Unidos de América.

Boriani, M., Cazzani, A. (1993). *Le strade storiche: un patrimonio da salvare*, Milano: Guerini.

Boriani, M., Cazzani, A. (2002). *Vie storiche: tutela, conservazione e valorizzazione*. Milano, Italia: IVS – *Inventario delle Vie di Comunicazione Storiche*, Fondazione CARIPLO per la Ricerca Scientifica.

Bouysson-Cassagne, T., Chacama, J., (2012). Partición colonial del territorio, cultos funerarios y memoria ancestral en Carangas y precordillera de Arica (siglos xvi-xvii), *Revista Chungará*, vol. 44, N° 4, pp. 669-689.

Chavarría, A., Reynolds, A. (Eds.) (2014). *Detecting and Understanding historic Landscapes*, Padova: Edipuglia.

Cialdea, D., (octubre, 2015). Un'infrastruttura primaria nelle Regioni dell'Italia centro-meridionale: Interventi per la Rigenerazione Territoriale, *Revista Urbanistica Informazioni* special issue, INU Edizioni, n° 263.

Colombo, M. (1993). La normativa federal svizzera per le vie storiche e la metodologia di censimento dell'IVS (a cura di Alberta Cazzani) en *Le strade storiche: un patrimonio da salvare*, Milano: Guerini.

Donoso, M., (2011). *Iglesias de la antigua ruta de la plata*, Santiago de Chile, Chile: Editorial Patrimonio Cultural de Chile.

Glave, L. (2000). *Trajines, abastecimiento y Mercado: Potosí Siglos XVI-XVII*.

López, C. (2000). *Los Caminos de la Plata: Espacio económico de Potosí*.

Marchena, J. (2000). Alabanza de Corte y menosprecio de Aldea. La Ciudad y Cerro Rico de Potosí en Potosí, en Marchena, J. (Ed.), *Potosí, Plata para Europa*, Sevilla: Universidad de Sevilla.

Guarda, G., Moreno R., Pereira, M., Maino, et. al. (2012). *Iglesias Andinas de Arica y Parinacota. Las huellas de la ruta de la plata*, Arica: Fundación Altiplano.

Guillén, A., Pereira, M., Pacci, D. et. al. (2017). *Arica y Parinacota: Paisaje cultural de America*, Arica: Edición Gobierno Regional de Arica y Parinacota.

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

Mariño, C., Ovalle, I., (junio, 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 Vol.49* n° 1, pp. 57-86.

Murra, J. (2002). *El mundo andino. Población, medio ambiente y economía*, Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú e Instituto de Estudios Peruano, pp.471.

Putney, A., Espinosa, R., Torres, M., Edwards, S., Pellerano, M. (2003). *The Gran Ruta Inca. A pre-feasibility study for a of protected areas associated with the Gran Ruta Inca (GRI)*, Lima, Perú: Editorial Secretaría Gen. de la Comunidad Andina.

Contribuciones del V Congreso Internacional sobre documentación, conservación y restauración del patrimonio arquitectónico y paisajístico celebrado en la Escuela de Arquitectura de Granada del 18 al 21 de octubre de 2017.

En este volumen se recogen los artículos presentados en la sesión “Paisaje Cultural y Patrimonio Industrial”.

