

University of Cantabria / University of Extremadura

Organizers:



# REHABEND 2018

## Euro-American Congress

CONSTRUCTION  
PATHOLOGY,  
REHABILITATION  
TECHNOLOGY AND  
HERITAGE MANAGEMENT

Caceres (Spain) - May 15<sup>th</sup>-18<sup>th</sup>, 2018

Sponsor entities:



# ***REHABEND 2018***

***CONSTRUCTION PATHOLOGY, REHABILITATION TECHNOLOGY AND  
HERITAGE MANAGEMENT***

*(7<sup>th</sup> REHABEND Congress)*

**Caceres (Spain), May 15<sup>th</sup>-18<sup>th</sup>, 2018**

PERMANENT SECRETARIAT:

**UNIVERSITY OF CANTABRIA**

Civil Engineering School

Department of Structural and Mechanical Engineering

Building Technology R&D Group (GTED-UC)

Avenue Los Castros s/n 39005 SANTANDER (SPAIN)

Tel: +34 942 201 738 (43)

Fax: +34 942 201 747

E-mail: [rehabend@unican.es](mailto:rehabend@unican.es)

[www.rehabend.unican.es](http://www.rehabend.unican.es)

## REHABEND 2018

ORGANIZED BY:



UNIVERSITY OF CANTABRIA (SPAIN)  
[www.unican.es](http://www.unican.es) // [www.gted.unican.es](http://www.gted.unican.es)



UNIVERSITY OF EXTREMADURA (SPAIN)  
[www.unex.es](http://www.unex.es)

CO-ORGANIZERS ENTITIES:



TECNALIA (SPAIN)



POLITECNICO DI BARI  
(ITALY)



UNIV. ESTADUAL PAULISTA "JULIO  
DE MESQUIDA FILHO" (BRAZIL)



UNIVERSITY OF MIAMI  
(USA)



UNIVERSIDADE DE AVEIRO  
(PORTUGAL)



UNIVERSIDAD POLITÉCNICA  
DE CATALUÑA (SPAIN)



UNIV. MICHOACANA SAN  
NICOLÁS HIDALGO (MEXICO)



UNIVERSIDAD AUSTRAL  
(CHILE)



UNIV. DE LA REPÚBLICA  
(URUGUAY)



UPV EHU  
UNIVERSIDAD DEL PAÍS  
VASCO (SPAIN)



UNIVERSIDAD  
DE BURGOS  
UNIVERSIDAD DE  
BURGOS (SPAIN)



UNIVERSIDAD  
KENNEDY  
UNIV. ARGENTINA JOHN F.  
KENNEDY (ARGENTINA)



UNIVERSIDAD POLITÉCNICA  
DE MADRID (SPAIN)



UNIVERSIDAD DE SEVILLA  
(SPAIN)



UNIVERSIDAD EUROPEA  
MIGUEL DE CERVANTES  
(SPAIN)



INSTITUTO SUPERIOR TÉCNICO  
(PORTUGAL)



UNIVERSIDADE FEDERAL DE  
MINAS GERAIS (BRAZIL)



UNIV. NACIONAL PEDRO  
RUIZ GALLO (PERU)

CONFERENCE CHAIRMEN:

LUIS VILLEGAS  
CÉSAR MEDINA

CONGRESS COORDINATORS:

IGNACIO LOMBILLO  
HAYDEE BLANCO  
YOSBEL BOFFILL  
MARÍA BEATRIZ MONTALBÁN  
AGUSTÍN MATÍAS

EDITORS:

LUIS VILLEGAS  
IGNACIO LOMBILLO  
HAYDEE BLANCO  
YOSBEL BOFFILL

INTERNATIONAL SCIENTIFIC ADVISORY COMMITTEE:

HUMBERTO VARUM – UNIVERSITY OF AVEIRO (PORTUGAL)  
PERE ROCA – TECHNICAL UNIVERSITY OF CATALONIA (SPAIN)  
ANTONIO NANNI – UNIVERSITY OF MIAMI (USA)

The editors does not assume any responsibility for the accuracy, completeness or quality of the information provided by any article published. The information and opinion contained in the publications of are solely those of the individual authors and do not necessarily reflect those of the editors. Therefore, we exclude any claims against the author for the damage caused by use of any kind of the information provided herein, whether incorrect or incomplete.

The appearance of advertisements in this Scientific Publications (Printed Abstracts Proceedings & Digital Book of Articles - REHABEND 2018) is not a warranty, endorsement or approval of any products or services advertised or of their safety. The Editors does not claim any responsibility for any type of injury to persons or property resulting from any ideas or products referred to in the articles or advertisements.

The sole responsibility to obtain the necessary permission to reproduce any copyright material from other sources lies with the authors and the REHABEND 2018 Congress can not be held responsible for any copyright violation by the authors in their article. Any material created and published by REHABEND 2018 Congress is protected by copyright held exclusively by the referred Congress. Any reproduction or utilization of such material and texts in other electronic or printed publications is explicitly subjected to prior approval by REHABEND 2018 Congress.

ISSN: 2386-8198 (printed)

ISBN: 978-84-697-7032-0 (Printed Book of Abstracts)

ISBN: 978-84-697-7033-7 (Digital Book of Articles)

Legal deposit: SA - 132 - 2014

## CODE 177

### **LA RUTA DE LA PLATA EN LAS CRÓNICAS COLONIALES. INSTRUMENTOS PARA EL CONOCIMIENTO Y VALORIZACIÓN DEL PAISAJE HISTÓRICO**

**Malvarez, María Florencia<sup>1</sup>**

1: Departamento de Arquitectura y Estudios Urbanos  
Politecnico di Milano  
e-mail: [mariaflorencia.malvarez@polimi.it](mailto:mariaflorencia.malvarez@polimi.it)

**PALABRAS CLAVE:** Vías de comunicación históricas, Paisaje histórico, Conservación.

#### **RESUMEN**

El Camino Real de Potosí (Bolivia) al puerto de Arica (Chile) fue utilizado para el transporte de plata desde las minas en la región de Charcas hacia el Océano Pacífico desde el siglo XVI al XVIII. El significativo tráfico de plata, azogue y de bienes de intercambio y consumo, llevó a la definición de un singular paisaje a lo largo de la vía histórica, espejo de la sociedad colonial en el período estudiado.

El artículo se concentra en el estudio de una serie de crónicas coloniales que describen el paisaje de la Ruta de la Plata, enfatizando el valor de estas fuentes como instrumentos de conocimiento del paisaje histórico. Las crónicas estudiadas, seleccionadas por la riqueza de las descripciones de las áreas periféricas respecto a los grandes centros urbanos, ponen en evidencia las constantes y transformaciones en el paisaje andino durante el siglo XVII, caracterizado por radicales cambios en las estructuras sociales y económicas. La lectura propuesta favorece la interpretación de una serie de paisajes: de los asentamientos humanos, productivos, y de la ideología, reflexionando sobre el proceso de mestizaje que dió lugar a nuevos productos y escenarios culturales.

La presente investigación contribuye a la comunidad científica a partir de la relectura de una serie de crónicas coloniales en función de la identificación del sistema de lugares conectados por el itinerario y de los paisajes históricos asociados al mismo. El estudio de las crónicas fue complementado, como parte de un estudio más amplio, con el de otras fuentes: archivísticas, iconográficas, cartográficas, etnográficas y de relevamiento sobre el campo. La interrelación de las mismas permite el conocimiento de este sistema de lugares así como una lectura interpretativa de los valores patrimoniales, fundados en los valores documentales, arquitectónicos, urbanísticos y paisajísticos que justifican su tutela, conservación y valorización.

#### **1. INTRODUCCIÓN**

##### **1.1 Introducción al tema**

La Ruta de la Plata fue la vía de comunicación histórica que conectaba la Villa Imperial de Potosí con el puerto de Arica desde el siglo XVI al siglo XVIII. La vía fue reconocida por el Virrey Toledo como Camino Real dada la importancia estratégica que adquirió como la vía oficial para el transporte del Tesoro Real, desde las minas de plata de la Región de Charcas del Virreinato del Perú hacia el “Puerto de Potosí”, localizado a más de 500 km. sobre el Océano Pacífico [1]. El puerto de Arica fue también el puerto de ingreso del azogue, mineral portado desde minas de Huancavelica (Perú), utilizado a partir de la segunda mitad del siglo XVI para la extracción de plata. Fue también el puerto de ingreso de gran

variedad de mercancías y bienes de consumo traídos desde lo más remotos puntos de los Virreintatos del Reino Español, incluso desde Europa y Medio oriente [2].

La vía Potosí – Arica se consolidó con el paso de los siglos como el más importante canal de comunicación del Altiplano con el Océano Pacífico. Los intensos flujos de tráfico a lo largo de la vía histórica de comunicación determinaron la actual configuración del territorio, entendido como documento y testimonio de las dinámicas históricas coloniales.

## 1.2 Objetivos de la investigación

El presente artículo es parte de una investigación más amplia, que corresponde con la tesis doctoral actualmente en desarrollo por la autora, dedicada al estudio e interpretación del paisaje a lo largo de la Ruta de la Plata en pos de la redacción de consideraciones para su tutela, conservación y valorización.

Se plantean como objetivos de la presente investigación aportar al conocimiento de las dinámicas históricas de configuración del paisaje de la Ruta de la Plata, cuyos territorios se encuentran en una condición periférica respecto a los principales centros virreinales. Las crónicas coloniales que se concentran en estos territorios por su alto valor descriptivo se plantean como importantes instrumentos para el estudio de estas realidades, permitiendo reconstruir el itinerario histórico y las dinámicas de tráfico a lo largo de la ruta, así como comprender cómo el intenso tráfico de caravanas favoreció un proceso de transformaciones en el paisaje de los asentamientos, productivo y de la ideología. Entre los objetivos del presente artículo, se plantea el conocimiento del sistema de lugares y paisajes que configuran el corredor histórico de la ruta de la plata, así como las dinámicas históricas que les dieron origen, en función de la atribución de valores patrimoniales que permitan reflexionar acerca de posibles estrategias de conservación y valorización de los mismos.

Desde una lectura más amplia, el resultado de estos estudios favorece la comprensión del rol que tuvieron los pueblos y asentamientos rurales en los trajines, trabajándose desde la hipótesis que afirma su rol como verdaderos motores de la economía colonial [3]. A su vez, permite un acercamiento a la comprensión de los matices del proceso de colonización e imposición de la cultura hispánica en los territorios rurales, favoreciéndose la lectura del proceso de mestizaje cultural que dio lugar a la convivencia de cosmovisiones, claramente visibles en el paisaje y en la configuración del territorio.

## 1.3 Metodología

El estudio del paisaje a lo largo de esta vía de comunicación histórica presenta como principal desafío la escasez de fuentes documentales que describan los territorios periféricos que la misma atravesaba. Esta limitante determina la necesidad de afrontar múltiples fuentes implementando una metodología pluridisciplinar: fuentes históricas editas como las crónicas, fuentes de archivo, cartografías históricas, cartografías actuales, relevamientos sobre el campo y fuentes etnográficas.

El presente artículo se concentrará en el análisis de fragmentos de una selección de crónicas y su confrontación con el relevamiento directo sobre el campo, favoreciendo una lectura interpretativa de los paisajes sobre el itinerario de Potosí a Arica. El trabajo de campo, dedicado a recorrer un fragmento de la ruta en objeto, resultó una fase fundamental de la investigación, ya que permitió conectar las memorias escritas de las crónicas junto a las memorias orales extraídas del trabajo etnográfico, a elementos físicos relevados en el territorio. Del mismo modo, permitió relevar aquellos paisajes aún presentes así como la identificación de aquellas dinámicas en acto que los transforman.

Partiendo desde la consideración de que el paisaje, por definición, asume un significado en función de la mirada del observador, que lo vivencia, lo percibe y lo interpreta, el estudio de las crónicas a lo largo de los siglos se torna indispensable para comprender los territorios atravesados por la ruta. Las crónicas nos permiten una doble lectura: desde una perspectiva antropológica, entender el punto de vista del cronista hacia el paisaje, en función de su estatus social, su rol en la sociedad colonial y el motivo de su

narración, interpretando el significado que estos lugares asumen. Resulta a su vez, un instrumento indispensable para comprender la sociedad, y la mirada que estos personajes tienen de sí mismos, de los otros, y del territorio sobre el cual se relacionan. Desde esta lectura es posible aplicar un filtro al relato en función de las intenciones del cronista, las que podrían condicionar su objetividad.

La segunda clave de lectura nos permite, a partir de la puesta en relación de las descripciones con la actual consistencia material de estos objetos y paisajes, posible a través del trabajo de campo, la atribución de un valor histórico que se funda en la crónica: en el tiempo en que la misma se redacta, y en los acontecimientos que transcurren en torno a los mismos. Permite también una nueva mirada y resignificación del paisaje, desde el presente, atribuyéndole significados en función de los valores y acontecimientos de la contemporaneidad.

El artículo se concentrará en el estudio de algunos fragmentos significativos de las narraciones de dos importantes cronistas coloniales para los territorios estudiados: Fray Antonio Vázquez de Espinosa (1570-1630), “Descripción de las Indias Orientales” [3] y Fray Reginaldo de Lizárraga (1568-1589), “Descripción breve de toda la tierra del Perú, Tucumán, Río de la Plata y Chile” [4]. Ambos documentos resultan relevantes para el estudio en objeto, debido a que en ambos casos las descripciones no se detienen sobre las grandes capitales virreinales, sino que se adentran en los territorios periféricos de nuestro interés. A su vez, ambas fueron escritas en el primer siglo de la colonia (entre finales del siglo XVI e inicios del siglo XVII), permitiéndole una confrontación y complementación del discurso de ambos cronistas.

Siguiendo la clasificación de los paisajes propuesta por el arqueólogo Brogiolo (2012) [5], se afrontará la interpretación del paisaje de los asentamientos, productivos y de la ideología, a partir de la extracción y explicación de algunos fragmentos significativos de las crónicas estudiadas y su confrontación con fotografías producto del trabajo de campo.

En lo que respecta al paisaje de los asentamientos, la lectura se concentrará en la identificación de los asentamientos humanos a lo largo de la ruta: las ciudades de españoles, puntos terminales del itinerario; los pueblos de indios que articulaban el trayecto; y las estancias agrícolas-pastoriles, relacionadas con el paisaje productivo. Las crónicas permitirán entender que pueblos habían sido ya fundados al momento de la visita, conocer las características constructivas y tipológicas de las viviendas, el rol de éstos en la economía colonial, así como los sistemas territoriales de relaciones entre estos asentamientos.

En lo que concierne al paisaje de la ideología, el estudio se concentrará a la interpretación de los distintos elementos con significados religiosos, provenientes de las cosmovisiones que se superponen en el proceso de colonización. Las crónicas permiten entender cómo los cerros, las chulpas, las iglesias, las capillas rurales y los calvarios, asumen un significado en su conjunto al comprender la estratificación de significados que se entrelazan en el paisaje, como resultado del proceso de sincretismo cultural. La lectura de los paisajes productivos: los paisajes mineros, que determinarán el recorrido de la ruta, y agrícolas y pastoriles, favoreciendo el estudio de sus características constructivas, las lógicas de su funcionamiento, las variedades productivas y sus orígenes, así como las relaciones que los mismos establecen desde una perspectiva económica - territorial.

Finalmente, el paisaje de la vía de comunicación histórica, configurado por un sistema de tambos, estancias y apachetas, elementos de soporte a la vialidad, concentrándonos en la interpretación del porqué de su trazado y localización, la relación con los recursos naturales y geográficos, así como las relaciones territoriales y paisajísticas que establecen.

## 2. DESARROLLO

### 2.1 El paisaje de la vía de comunicación histórica

Fray Lizárraga describe el Camino de Potosí al puerto de Arica diciendo: “...*Media legua de Porco, sobre mano derecha, pasa el camino Real de Potosí á Arica, que son cien leguas tiradas... llanas, muy frias y de algunos arenales no muy pesados para caballos, empero para carneros de la tierra, cuando van cargados, sonlo mucho, y para las recuas de mulas, por lo cual las recuas de carneros que llevan*

*el azogue á Potosí desde Arica, y las mercaderías, los que llamamos baumen, vino, hierro, jabon, etc. á las nueve del día han de tener su jornada hecha, que es de tres leguas, comenzando á caminar a las tres, antes que amanesca, y aun antes, porque en toda la Sierra, con ser en partes inhabitable por el mucho frío, y lo más deste camino lo es, desde las nueve del día hasta las cuatro de la tarde son calores del sol muy crecidos... es muy trabajoso este camino por... no haber en tres ó cuatro jornadas tamvos donde albergarse, sino unos paredones mal puestos; é ya que comenzamos á bajar para Arica lo es mucho, porque veinte leguas que hay desde donde se comienza á bajar por una quebrada abajo, llamada de Contreras, en quince leguas no hay gota de agua...subidos a la sierra...ni pasto ni agua les falta...A tres ó cuatro jornadas de Potosí se toma el camino para las minas que llaman de las Salinas, que ha pocos años se descubrieron...”. El cronista describe el paisaje de la vía de comunicación acentuando las difíciles condiciones geográficas y climáticas del camino, y denunciando la falta de infraestructuras que facilitasen el tránsito, las que en ciertos tramos eran ausentes por tres o cuatro jornadas.*

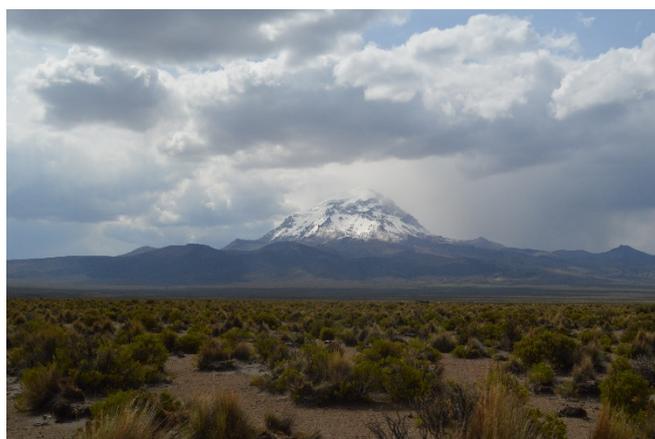


Figura 1: El medio geográfico de la vía histórica. Fotografía desde las inmediaciones del Pueblo Cosapa, mirando al Volcán Sajama.

Vázquez Espinosa describe con precisión los tambos que articulaban el trayecto de la Ruta de la Plata: “...el valle (de Lluta) es de mucha agua y arboleda, y por el va el camino Real de Arica a Potosi a Guanta 6 leguas y luego se sube la cuesta blanca y se va a Copataya que ya es de temple frio, y sierra 20 leguas de Arica y de allí acoçapa, y a los Verros, Atitiri y Achoroma en la pruincia de los Carangas, por donde se aparta el camino de Potosí a mano derecha del de Horuro...”. Agrega refiriéndose a la ciudad de Arica: “...los vezinos tienen mas de mil mulas con grandes recuas para el tragin de las mercaderias a Potosi, Charcas, y toda la tierra de arriva, y para traer la plata al puerto, que aunque tambien ay grandes recuas de carneros, todo es menester por ser mucho el trato, y el camino largo, parte del, despoblado, adonde acuden tantos de todas partes...”.

Las crónicas ponen de manifiesto el carácter despoblado del territorio, apreciación que se encuentra conectada a la vastedad del mismo y a su ocupación rural y dispersa, patrón de asentamiento heredado de los tiempos pre-hispánicos y que, se verá parcialmente modificado con la fundación de los "pueblos de indios". Se evidencian también los intensos flujos de tráfico de productos que entraban desde el puerto, trayendo mercaderías exóticas y de lujo desde mercados remotos, así como bienes de consumo. Entre éstos, el transporte de coca y vino desde los valles calientes al Altiplano y las minas, y de los productos del Altiplano hacia el Pacífico, configurándose una red comercial de carácter territorial.

## 2.2 El paisaje de los asentamientos: ciudades de españoles, pueblos de indios y estancias

El Camino Real de Potosí a Arica comunicaba tres grandes ciudades coloniales: La Villa Imperial de Potosí, la Villa de San Felipe de Austria (Oruro) y la ciudad de Arica. Fray Lizárraga describe la ciudad de Arica diciendo: “...(desde Arequipa) al puerto, ó mejor decir playa de Arica, hay más de cuarenta leguas, en el camino de las cuales hay algunos valles angostos...viven en ellos algunos españoles que

*allí tienen sus haciendas... Desta playa hizo don Francisco de Toledo, siendo Virrey, puerto para las mercaderías y azogue que va á Potosí... por esta razón se ha poblado aquesta playa y es frecuentada de navios que llevan allí las mercaderías y los azogues de Su Majestad para Potosí...”. La crónica pone de manifiesto la importancia estratégica del puerto de Potosí para la corona española, y describe que la ciudad es habitada por españoles que poseen haciendas agrícolas en los valles de Lluta y Azapa, localizados en sus cercanías. Dice también, “...a cinco leguas de este valle a vn lado del camino está el pueblo de San Pedro de Tacana, que esta de Arica a 9 leguas por donde sacan todo el vino que se lleua a Horuro, y la Paz, y otras partes por la prouincia de los pacagez... es pueblo grande de indios, rico y de mucho trato... En este pueblo viuen algunos Españoles, por el gran trato que ay en el, y ser tierra rica...”.*

Refiriéndose a la villa de Oruro dice: “...las casas son cubiertas de paja que llaman Icho. no se si diga ser costumbre de la tierra, o por faltas de maderas, por no auer en toda la tierra por ser tan fria arbol, que todo se trae de a carreto...”.

Las Ordenanzas del Virrey Toledo [6] establecieron que la población del territorio debía organizarse en “Ciudades de españoles” y “Pueblos de Indios”, no pudiendo estos habitantes convivir en un mismo asentamiento. Sin embargo, la crónica pone en evidencia que en el pueblo de indios de Tacna viviésen también españoles, dada la riqueza de sus valles y su posición estratégica en el tráfico de las caravanas, demostrando que las ordenanzas urbanas no fueron respetadas al pie de la letra. Del mismo modo, la descripción de Oruro pone de manifiesto que las ciudades mineras significaron también excepciones a las ordenanzas urbanas del siglo XVI: en los asentamientos mineros convivirán indios y españoles, éstos últimos, comerciantes y empresarios mineros. Éstos asentamientos se desarrollaron siguiendo una estructura urbana orgánica, flexible y poco consolidada como respuesta a los movimientos migratorios constantes de la población de los trabajadores mineros, siendo construidos según las técnicas y materiales locales, conservando una estética rural.



Figura 2: Pueblo de reducción de indios, Laguna. Estancia Khala Choco y Capilla Espíritu, en la zona de influencia de la Ruta de la Plata.

El cronista Vázquez de Espinoza, describe: “...yo visite al año de 618 los pueblos de Lluta, Socoroma, Putre, Tocrama, Lagnama, Lupica, Sacsama, Tomar, Codpa, Cibitaya, Isquiña, Pachica, San Francisco de Vmagata, Santiago de Vmagata, Chapiquiña, Asapa, que están en distrito de mas de 70 leguas vnos en valles calientes, otros en la sierra, apartados vnos de otros...”. Añade: “La prouincia de Paria... tiene en su distrito grandes pueblos como son Caponota, Toledo, Challacollo, Augallas, y otros... ay en ella grandes crías de ganado de la tierra, y merinos de España, y de serda...”. Respecto a la provincia de los Carangas dice: “...es de las mayores, y mejores del Piru confina con la prouincia de Paria. tiene grandes pueblos como son Corquemarca... está en el Camino de Horuro. Guayllamarca, 5 leguas de Curauara, y otras 5 de Totora, Andamarca, Tulco donde ay riquísimas minas de plata... este pueblo, y minas está cerca del Camino Real iendo de Arica a Potosi a mano izquierda, dos leguas del tambo de

*Titiri: tiene esta prouincia otros muchos pueblos, los quales son muy ricos...por medio de ella pasa el Camino Real del Puerto de Arica a Potosi...*”.

Respecto a las características de los asentamientos, se refiere a la provincia de Paria: “...las casas de esta prouincia y todas las mas de este Reyno que estan en la sierra, y tierra fria de los pueblos de los indios, son redondas de hechura de media naranja por causa del frio...en todas sus llanadas demas del ganado manzo, ay Cantidad de siluestre como son Guanacos, Vicunas, Abestruzes y otros...”.

Los fragmentos de crónica analizados permiten evidenciar qué pueblos de indios existían al momento de la visita del cronista. Las reducciones de indios, creadas para la concentración de la población local, así como para la fiscalización y conversión al catolicismo, se configuraron como pequeños núcleos urbanos en zonas rurales. Los mismos fueron fundados a veces sobre asentamientos pre-hispánicos, resultando la iglesia el elemento central de la composición urbana. Las estancias o “*chacaras*” según el cronista, serán la residencia permanente de los habitantes locales, quienes empeñados en las tareas agrícolas y ganaderas acudirán a los pueblos solo en los días obligados, para el pago de los impuestos, visitas y participación en los oficios religiosos. Esta condición será una constante durante la colonia, que será objeto de reclamo de corregidores y párrocos, quienes denunciaran la dificultad de concretar el proceso de reducción en los pueblos.

### 2.3 El paisaje de la ideología: cerros, chulpas e iglesias

Dice Vázquez Espinosa respecto a los chulparos, “...ay por los campos, y llanadas sepulcros de los Gentiles...muchas torresillas, que son los sepulcros de los antiguos...”. La fuerte tradición respecto al enterramiento de los muertos en chulpas constituía una de las “*idolatrías*” a extirpar en las comunidades locales [7]. Estudios arqueológicos en los chulparos del Río Lauca han demostrado que los mismos continuaron a ser utilizados como cementerios aún en los inicios de la época colonial. La crónica pone de manifiesto que a pesar de las prohibiciones del Virrey Toledo de enterrar a los muertos en las chullpas, la orden de su demolición, y la consecuente institución de los cementerios, los chulparos bien entrado el siglo XVII continuaban a ser un elemento significativo en el paisaje ceremonial andino.

El proceso de colonización sobre el territorio, que conllevó a la imposición cultural y religiosa, produjo la superposición de creencias, que pueden ser interpretadas y leídas en el paisaje. La adoración de los cerros, la organización de los asentamientos humanos y las actividades ceremoniales en torno a los mismos, será una constante. La presencia de apachetas a lo largo de las vías de comunicación histórica – montículos de piedras que señalizan el territorio e indican límites jurisdiccionales – y las chulpas, se superpondrán al sistema de símbolos de la religión católica que se impondrán en el paisaje: las iglesias al centro de los pueblos de indios, así como los oratorios en las puntas de los cerros o las cruces sobre las apachetas.



Figura 3: Calvario frente a los Volcanes Payatas. Chulparos en las cercanías de tambo Berro sobre la Ruta de la Plata.

## 2.4 El paisaje productivo: minería, agricultura y ganadería

Vázquez Espinoza describe el paisaje minero en potosí, explicando el primer método utilizado para la extracción de plata, de tradición incaica: “...*El beneficio que se hazia de estos metales por fundicion era en vnos hornillos pequeños, los quales tenían los indios puestos en las cumbres, y laderas de las sierras, y montes, y les ponian leña, o carbon, y encendidos ardan con el biento que los indios llaman Guaya. y assi llamaban a estos hornillos Guayras, donde ardan por aquellos serros, y montes toda las noches mas de 6000...que era contento ver de noche tantas luminarias, que parecia se ardan los serros...*”.

Describe también el método introducido a finales del siglo XVI por el Virrey Toledo, de extracción de plata a través de azogue, nombrando el sistema de elementos que configuraban este paisaje: lagunas de contención del agua, canales para su transporte y los ingenios. Explica el funcionamiento de estas infraestructuras diciendo: “...*Los ingenios para moler los metales son con agua como aseñas o molinos, para lo qual tienen alrededor del serro, y algo descuidadas 16 lagunas...en estas se recoge el agua que llueue en tiempo de aguas, y quando an de moler los ingenios, que estan fundados, y dispuestos por su orden de tal suerte echan el agua por vn canal, que va dando de vn ingenio en otro...*”.



Figura 4: Ingenio minero Changa Mokho localizado a lo largo de la Ruta de la Plata en las inmediaciones del pueblo de Cosapa.

Vázquez de Espinosa describe el paisaje agrícola productivo de los valles cálidos del pacífico, diciendo: “...*El valle (de Tacna) es pobre de agua, y con todo tiene muchos sembrados de trigo, mais, agi y otras semillas...ay buenas viñas, donde se cogen mas de 8.000 votijas de vino, de este pueblo (de Tacana) a la ciudad de Arica ay 9 leguas; vna antes de la ciudad esta el valle de Chacalluta a la lengua de el agua del mar...y por mas de 16 leguas valle arriva se siembra y coge mucho trigo, y mais...Lo mas grueso del valle, es desde la mar 7 leguas hasta el tambo de Guanta, que es camino de Potosi, donde ay en el muchas estancias de españoles con indios Yanaconas, y negros, donde hazen grandes sementeras de trigo, mais, y otras semillas...*”. Agrega sobre el valle de Azapa: “...*tres leguas antes de la ciudad está el valle de Asapa, donde ay buenas viñas, y oliuares con molinos para hazer azeite, de que se coge cantidad, y mas de 8.000 votijas de vino...siembrasse mucho trigo, mais, agi, melones, pepinos de la tierra, y todo genero de ortaliza, que se da con abundancia...las azeitunas de este valle y ciudad son mejores que las buenas de españa, estos dos valles son vn pedaço de paraíso de mucha fertilidad, y regalo...*”.

La necesidad de abastecer las centros mineros y principales ciudades del Virreinato configuró una entera economía productiva al servicio de los mismos [8]. La ruta Potosí – Arica se consolidó como un importante eje de transporte de bienes desde los valles cálidos que desembocan en el Pacífico hacia el Altiplano, y viceversa, comercializándose, no sólo productos agrícolas de los distintos pisos ecológicos articulados a lo largo del itinerario, sino también mercaderías de diverso género que entraban por el puerto de Arica. Las crónicas ponen de manifiesto la introducción de especies hispánicas como son el trigo, las viñas, los olivares y los higos, así como la convivencia

de éstas con las especies locales: el maíz, el ají y pimientos, y otras variedades, que continúan hoy a ser producidas en estos valles y que representan fuentes de preservación de la biodiversidad. Explica, a su vez, como estas áreas agrícolas eran producidas por indios, indios yanaconas y esclavos, y que eran administradas por españoles bajo el régimen de encomiendas.

El cronista describe también el paisaje productivo del altiplano: “...*El temple es frio, la tierra llana con algunos serros; por ella demas de ganado manso de Carneros de la tierra, y de Castilla, ay grande Cantidad de ganado silvestre, y simarron, que son Guanacos, y vicunas, viscachas, como conejos, Abestruzes, perdices, Ansares, con otras especies y diferencias de aues. la tierra es muy sana, solo se dan en ella papas, quinua, ocas, el mais y fruta se trae de los valles Calientes...*”. El cronista demuestra en este caso el importante rol de las regiones de Carangas y Paria en la producción de ganado, indispensable no solo para fines alimentarios y de obtención de lana para la confección de vestimenta, sino también para el transporte e intercambio de bienes, principal medio de transporte durante el período colonial.



Figura 5: Canchones agrícolas cultivados en las cercanías de Corque. Llamas pastando en el bofedal de la Estancia Churuma, en las cercanías del Tambo Churuma de la Ruta de la Plata.

### 3. CONCLUSIONES

El artículo propone una metodología de estudio de una vía de comunicación histórica a través del estudio de una selección de crónicas coloniales, consideradas instrumentos fundamentales para comprender el proceso de configuración del paisaje. La metodología empleada, resumida para el presente artículo, implicó el estudio de diversas crónicas de diversos períodos históricos, así como la complementación con otras fuentes, como son las archivísticas, cartográficas, iconográficas, etnográficas y de relevamiento de campo.

En el caso específico, las crónicas de los frailes Vázquez de Espinosa y Lizárraga, comparten el espacio temporal y geográfico, concentrándose en la descripción de las periferias respecto a los grandes centros virreinales, describiendo con gran riqueza el paisaje de los asentamiento, productivos, de la ideología y de la vía de comunicación histórica.

El trabajo de campo permitió verificar la existencia de estos paisajes, sus características constructivas, la relación que establecen con los recursos naturales y entre los mismos, su actual estado de conservación y las transformaciones que vivencian fruto de las dinámicas contemporáneas. Permitió a su vez, a partir del relato de las crónicas, la atribución de valores históricos-documentales a los diversos sistemas paisajísticos, así como de valores arquitectónicos, urbanísticos y paisajísticos, que serán objeto de reflexiones en pos de su conservación y valorización.

Por su rol en la configuración del paisaje histórico, las vías de comunicación, asumen una vocación indiscutible en la planificación territorial. Las vías históricas, o fragmentos de las mismas, que habiéndose encontrado al margen de los principales flujos de modernización conectan localidades

difícilmente accesibles desde la nueva vialidad, resultando un potencial recurso de valorización del territorio. A su vez, la estrecha relación que establecen las vías de comunicación históricas con los recursos naturales determina una oportunidad para la conservación y valorización conjunta de bienes culturales y ambientales [9]. Desde una lectura de la planificación paisajística, las vías de comunicación históricas constituyen verdaderos “corredores históricos” [10], en los que recursos naturales y culturales adquieren un significado como elementos integrantes de una misma historia.

#### 4.0 BIBLIOGRAFÍA

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

[2] MARIÑO CHOQUE, C.; OVALLE MUÑOZ, I.: *El Camino Real de la Plata. Circulación de mercancías e interacciones culturales en los valles y altos de Arica (Siglos XVI al XVIII)*, Historia N°49, vol.I, (enero-junio 2016).

[3] FRAY ANTONIO VÁZQUEZ DE ESPINOSA: *Compendium and Description of the West Indies*, Translated by Charles Upson Clark. Editorial: Smithsonian Institution, Washington, D.C. (1968).

[5] BROGIOLO, G., ANGELUCCI D., COLECCHIA, A., REMONDINO, F. (a cura de): *APSTAT 1: Teoria e metodi della ricerca sui Paesaggi d'altura. Provincia autonoma di Trento*, Progetto APSTAT: Ambienti e Paesaggi dei siti trentini, SAP, (2012).

[4] FRAY REGINALDO DE LIZARRAGA: *Descripción Colonial*, Libro I, Biblioteca Argentina, Librería La Facultad Juan Roldán, Buenos Aires, (1916).

[6] LOHMANN G.; SARABIA M.: *Francisco de Toledo (1515-1582): Disposiciones gubernativas para el Virreinato del Perú*, Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-Americanos. Consejo Superior de Investigaciones Científicas; Monte de Piedad y Caja de Ahorros de Sevilla, (1986-1989).

[7] RAMOS, G.; URBANO, H.: *Catolicismo y extirpación de idolatrías, siglos XVI-XVIII: Charcas, Chile, México, Perú. Cuadernos para la historia de la evangelización en América Latina 5*. Cusco, Centro de Estudios Regionales Andinos "Bartolomé de las Casas", (1993).

[8] GLAVE, L. M.: *Trajines, abastecimiento y Mercado: Potosí Siglos XVI-XVII*, en *Potosí, Plata para Europa*, Universidad de Sevilla - Fundación el Monte. Sevilla, (2000).

[9] BORIANI, M.; CAZZANI, A. (a cura de): *Le strade storiche: un patrimonio da salvare*, Milano, (1993).

[10] BORIANI, M.; CAZZANI, A.: *Vie storiche: tutela, conservazione e valorizzazione*. Milano, (2002).

Coordinators:



Co-Organizers:

