

CARLOS CHOQUE MARIÑO*
IVÁN MUÑOZ OVALLE**

EL CAMINO REAL DE LA PLATA.
CIRCULACIÓN DE MERCANCÍAS E INTERACCIONES CULTURALES
EN LOS VALLES Y ALTOS DE ARICA (SIGLOS XVI AL XVIII)***

RESUMEN

El presente artículo analizará las redes de articulación económica y la circulación de manufacturas y productos agropecuarios de Castilla e Indias por el puerto de Arica, desde el siglo XVI al XVIII. Se busca con ello examinar el movimiento comercial y las rutas que la unieron a esta ciudad con la Audiencia de Charcas. El resultado de tales indagaciones dan cuenta de un comercio bidireccional del puerto de Arica, que se valió de antiguas rutas andinas, generando una serie de interacciones socioculturales y cambios culturales en las poblaciones hispanas e indígenas del territorio, pues los habitantes del corregimiento se vincularon activamente a las dinámicas imperiales, tanto culturales como económicas.

Palabras claves: Arica, Potosí, articulación económica, caminos reales, comercio colonial.

ABSTRACT

This article analyzes the economic organization networks and the movement of agro-livestock sector manufacturing and products entering through the port of Arica from Castile and the Indies from the 16th to the 18th centuries. Thereby, this article seeks to examine the commercial movement and routes that united this city with the Real Audiencia

* Doctor en Antropología, Pontificia Universidad Católica del Perú. Académico en el Departamento de Ciencias Históricas y Geográficas, Facultad de Educación y Humanidades, Universidad de Tarapacá (Arica-Chile). Correo electrónico: cochoquem@uta.cl

** Doctor en Antropología, Universidad Nacional Autónoma de México. Académico del Departamento de Antropología, Facultad de Ciencias Sociales y Jurídicas, Universidad de Tarapacá (Arica-Chile). Correo electrónico: imunoz@uta.cl

*** Este artículo es producto del proyecto FONDECYT N° 11130024: “Cambios culturales en las poblaciones andinas de Arica y Tacna. Interacciones hispano-indígenas, producción local y tecnologías andinas (siglos XVI-XVIII)”, el Convenio de Desempeño HACS y el proyecto UTA Mayor 5745-16. Además, agradecemos a un grupo de colegas y evaluadores por sus comentarios y sugerencias en miras del perfeccionamiento de este escrito. También, correspondemos a los vecinos de Socoroma, Teófilo Mario Choque, Elías Vilca, Carmen Gutiérrez Humire y Neri Choque Mamani (Q.E.P.D.), por su incalculable aporte en reconocer y recorrer los senderos y caminos “reales”. Asimismo, destacar la compañía de Neri Choque Mamani, Alan Rodríguez, Carlos Choque Manzano, Hernán Araya y Eugenio Sánchez, por su compañía en las largas caminatas diurnas y nocturnas por esos caminos reales.

of Charcas. These inquiries led to the conclusion that two-way trade took place in the port of Arica, which made use of ancient Andean routes, creating a series of socio-cultural interactions and cultural changes in the Hispanic and indigenous populations of the area due to the active link between the village and imperial cultural/economic dynamics.

Key words: Arica, Potosí, economic organization, royal routes, colonial trade.

Recibido: Octubre 2015.

Aceptado: Marzo 2016.

A mediados de la década de 1540, la región centro-sur andina comenzó a participar de las dinámicas comerciales y socioculturales que se originaron en la conquista del territorio y más tarde por el descubrimiento de Potosí¹. El desarrollo y funcionamiento de una economía minera en la Audiencia de Charcas requirió de una incesante demanda de mano obra: indígenas, esclavos y técnicos hispanos o mestizos y la importación de productos agrícolas, manufacturas, insumos químicos y productos suntuarios provenientes de Europa, Asia, África y demás colonias hispanas². En este contexto, la región de Arica y Parinacota³ participó de dichas redes de articulación económica debido al tránsito de la plata, azogue y mercaderías por su puerto, compitiendo con el monopolio de los comerciantes del Cusco y Arequipa que, inicialmente, controlaron las actividades comerciales con la Audiencia de Charcas⁴. Más tarde, la intensa actividad comercial se vio favorecida con las cédulas del virrey Francisco de Toledo y Álvarez⁵, quien creó la Real Hacienda y Cajas Reales de Arica en el año 1587⁶. La finalidad de esta política toledana, fue el

¹ Entre algunas investigaciones asociadas al descubrimiento de Potosí encontramos: María Teresa Cañedo-Argüelles, *Potosí: la versión aymara de un mito europeo: la minería y sus efectos en las sociedades andinas del siglo XVII (la provincia de Pacajes)*, Madrid, Catriel, 1993; María Concepción Gavira Márquez, “La población del corregimiento de Carangas (virreinato del Río de la Plata) a fines del siglo XVIII”, en *América Latina en la Historia Económica*, vol. 17, N° 1, México, 2010, pp. 65-89; Ana María Presta, “La primera joya de la Corona en el Altiplano Surandino. Descubrimiento y explotación de un yacimiento minero inicial: Porco, 1538-1576”, ponencia presentada al coloquio “Minas y Metalurgia en los Andes Centrales y del Sur”, Sucre, 2006; Tristan Platt y Pablo Quisbert, “Tras las huella del silencio: Potosí, los incas y Toledo”, en *Runa*, vol. 31, N° 2, Buenos Aires, 2010, pp. 115-152.

² Véase Enrique Tandeter y Nathan Wachtel, *Precio y producción agraria. Potosí y Charcas siglo XVIII*, Buenos Aires, CERES, 1983; Carlos Assadourian, *El sistema de la economía colonial. El Mercado interno, regiones y espacio económico*, Lima, IEP, 1982; Carlos Assadourian, “Acerca del cambio en la naturaleza del dominio sobre las indias: la mit'a minera del virrey Toledo, documentos de 1568-1571”, en *Anuario de estudios americanos*, vol. 46, Sevilla, 1989, pp. 70-90.

³ La fundación de la Villa de San Marcos de Arica fue realizada por Lucas Martínez de Vegazo, el 25 de Abril de 1541.

⁴ María Apey, “Arica: Enclave costero del circuito comercial. Lima-Charcas (1545-1700)”, en Guillermo Bravo (ed.), *Economía y comercio en América hispana*, Santiago, Universidad de Chile, 1990.

⁵ *Recopilación de las Leyes de los Reynos de las Indias* (1680), Madrid, Julián de Paredes, 1681, libro VIII, título VI, ley VI.

⁶ José María Casassas consignó que las Cajas Reales fueron trasladadas por los años 1717 a 1719 a Tacna, aunque el tráfico siguió haciéndose, naturalmente, a través del puerto y ciudad de Arica. Por ello, por la ciudad circuló todo aquello que la plata de Potosí podía comprar: José María Casassas, “Algunas noticias sobre los partidos de Arica y Tarapacá hacia fines del siglo XVIII y principios del XIX”, en *Norte Grande*, vol. 1, N° 2, Santiago, 1974, pp. 217-227.

desarrollo institucional y económico del virreinato y con ello, la administración plena del Patrimonio Regio derivado de la economía minera, según lo indagado por Enrique Tandeter⁷, Mario Rivera⁸, Carlos Contreras⁹, Manuel Araya¹⁰, John Fisher¹¹, María Gavira¹² y Jaime Rosenblitt¹³, entre otros. Si bien, entre los años 1609 y 1668, se evidencio una caída en la actividad económica y recaudación tributaria en el virreinato del Perú¹⁴, siendo un hecho que se repite entre 1776 y 1790¹⁵, ello contrajo la circulación de bienes y mercancías en el virreinato, pero no suprime el funcionamiento de las redes de articulación económica que se establecieron entre los puertos del virreinato y Potosí.

Diversos estudios han expuesto el funcionamiento de la economía colonial, el sistema de tributación indígena y la administración de las instituciones fiscales en el virreinato del Perú¹⁶. En ese contexto, el presente artículo analizará las redes de articulación comercial, a través de la identificación de las mercancías de origen agropecuario, textil y marítimo, y de las manufacturas transoceánicas e indianas que circularon por Arica y demás posesiones coloniales¹⁷, declaradas en protocolos notariales, pleitos judiciales y bienes de difuntos. Además, se toman en consideración diversos documentos administrativos coloniales,

⁷ Casassas, *op. cit.*, p. 218.

⁸ Mario Rivera, "Arica en las rutas de tráfico de Potosí: Algunas consideraciones sobre la sociedad andina del siglo xviii", en *Revista chilena de Antropología*, N° 13, Santiago, 1995, pp. 99-136.

⁹ Carlos Contreras, "La minería peruana en el siglo xviii", en Scarlett O'Phelan (comp.), *El Perú en el siglo xviii. La era borbónica*, Lima, PUCP, Instituto Riva Agüero, 1999, pp. 13-35.

¹⁰ Manuel Araya, "Fiscalidad y economía regional: Arica 1759-1799", en *Chungará*, vol. 35, N° 1, Arica, 2003, pp. 121-157.

¹¹ John Fisher, "La producción de plata en el Virreinato del Perú, 1776-1824", en Francisco Miró y otros (eds.), *Historia, problema y promesa*, Lima, PUCP, vol. 1, 1978, pp. 255-273.

¹² María Gavira, "Producción de plata en el mineral de San Agustín de Huantajaya (Chile), 1750-1804", en *Chungará*, vol. 37, N° 1, Arica, 2005, pp. 37-57.

¹³ Jaime Rosenblitt, "De arrieros a mercaderes. Orígenes de los comerciantes de la región Tacna-Arica", en *Revista de Indias*, vol. lxxiv, N° 260, Madrid, 2014, pp. 5-66.

¹⁴ Héctor Noejovich, "La economía del virreinato del Perú bajo los Habsburgo y la denominada crisis del siglo xviii", en *Bira*, vol. 24, Lima, 1997, pp. 319-341.

¹⁵ Carlos Contreras, "La minería en el Perú en la época colonial tardía, 1700-1824", en Magdalena Chocano, Carlos Contreras, Francisco Quiroz, Cristina Mazzeo y Ramiro Flores, *Economía del periodo colonial tardío*, Lima, Ediciones BCP/IEP, 2010, pp. 103-168.

¹⁶ Véanse los trabajos de Assadourian, *El sistema de la economía...*, *op. cit.*; Enrique Tandeter, *Precios y producción agraria. Potosí y Charcas en el siglo xviii*. Buenos Aires, Ediciones CEDES, 1983; Enrique Tandeter, Vilma Milletich, Ma. Matilde Ollier y Beatriz Ruibal, "El mercado de Potosí a fines del siglo xviii", en Olivia Harris, Brooke Larson y Enrique Tandeter, *La participación indígena en los mercados surandinos*, La Paz, Ceres, 1987, pp. 379-424; Enrique Tandeter, "Población y economía en los Andes (siglo xviii)", en *Revista Andina*, año 13, N° 1, Cusco, 1995, pp. 7-22; Miguel Malagón, "Las visitas indianas, una forma de control de la administración pública en el estado absolutista", en *Vniversitas*, N° 108, Bogotá, 2004, pp. 821-838; Carmen Salazar-Soler, "Minería y moneda en la época colonial temprana", en Carlos Contreras (ed.), *Compendio de historia económica del Perú*, Lima, Ediciones BCP/IEP, 2009; Heraclio Bonilla, *La cuestión colonial*, Bogotá, Universidad Nacional de Colombia, 2011.

¹⁷ Jorge Hidalgo y Víctor Díaz, "Carta del Obispo de Arequipa sobre los indios del Corregimiento de Arica: 1620-1638. Cuatro documentos inéditos", en *Chungará*, vol. 15, Arica, 1985, pp. 77-97; Jorge Hidalgo, "Algunas notas para la historia del olivo en Arica", en *Idesia*, vol. 12, Arica, 1993, pp. 31-50; Jorge Hidalgo, "Pescadores del litoral árido de los valles y quebradas del norte de Chile", en John Topic (ed.), *Arqueología y Etnohistoria Andina: Contribuciones y procedimientos*. Primer taller del Instituto de Investigaciones Andinas, Lima/New York, Instituto de Investigaciones Andinas, Instituto de Estudios Peruanos, 2003.

arqueológicos y etnográficos¹⁸, la localización de estas redes de intercambio colonial y su relación con antiguas vías prehispánicas. Este análisis permitirá señalar que la circulación de mercancías dinamizó las actividades comerciales y permitieron el surgimiento de una elite local y regional que convirtieron a la ciudad de Arica en un activo centro de interacciones socioculturales y económicas de la sociedad colonial. Entonces, cabe preguntar, ¿cómo se expresaron en el corregimiento de Arica las redes de articulación económica entre la costa y la sierra en los siglos XVI y XVIII?, ¿cuál es la ubicación espacial de los caminos reales y locales en el antiguo corregimiento de Arica? y ¿qué tipo de mercancías y manufacturas circularon por las redes de articulación local y regional?

La circulación de mercancías y mano de obra local y foránea se manifestó de manera temprana en el territorio, tanto por la aparición de la encomienda de Pedro Pizarro y luego por Lucas Martínez de Vegazo, quienes intensificaron las actividades económicas de la región con la incorporación de nuevos productos agropecuarios, tecnologías y oficios calificados, estos últimos hasta entonces inexistentes en estas latitudes de los Andes. Un ejemplo de estas dinámicas comerciales las proporciona Carlos Sempat Assadourian, quien informa que hacia el año 1603, Potosí importó unas cincuenta mil fanegas de maíz, noventa mil de trigo y unas tres mil botijas de aceite. La circulación interregional del vino es significativo en el virreinato del Perú, pues en el año 1630 alcanzó la cantidad de cuatrocientas mil botijas de vino, enviadas a Potosí por la ruta de Arica¹⁹. En este contexto, la hipótesis tiene en consideración que la circulación de mercancías generó una serie de adaptaciones, aprendizajes e interacciones en las poblaciones indígenas e hispanas, tales como la adopción de productos agrícolas como el trigo, olivos y vides, por parte de las poblaciones andinas, que fueron cultivados en los valles de Azapa, Lluta, Codpa y Tacna, colocándolos a disposición del incipiente mercado colonial. Más tarde, la introducción de una gran variedad de mercancías y bienes intensificó las interacciones culturales, siendo los indígenas fueron activos participantes del arrieraje y servicios asociados, como el cuidado del ganado, la fabricación de isangas o el mantenimiento de tambos, mesones y caminos, permitiéndoles acceder a nuevas tecnologías, imaginarios y creación de nuevas identidades. Asimismo, el dinamismo de las redes de articulación económica permitió la vigencia de caminos e infraestructura vial a lo largo del periodo de estudio.

LOS CAMINOS PREHISPÁNICOS

Durante el siglo XII d.C., la región de Arica estuvo ocupada por poblaciones locales llamados coles y camanchacas, denominados posteriormente como cultura Arica o indios yungas²⁰. Estas poblaciones comenzaron a compartir el espacio productivo con grupos

¹⁸ Iván Muñoz y Luis Briones, “Poblados, rutas y arte rupestre precolombinos de Arica: Descripción y análisis de sistema de organización”, en *Chungará*, vol. 28, N° 1 y 2, Arica, 1996, pp. 47-84; Luis Briones y Juan Chacama, “Rutas y sistemas de arte rupestre en el desierto Tarapaqueño”, ponencia presentada al Congreso Internacional de Arte Rupestre, Arica; Calogero Santoro, “Camino del Inca en la sierra de Arica”, en *Chungará*, vol. 10, Arica, 1983, pp. 47-56.

¹⁹ Assadourian, *El sistema de la economía...*, op. cit., pp. 146-158.

²⁰ Se cree que el vocablo *yunga* o *yunca* tiene su origen en el quechua y significaba “valle cálido”. En la Colonia se utilizó este concepto para designar e identificar a los indios de las tierras bajas del Perú.

humanos que se desplazaron desde el altiplano a la costa, y que ocuparon enclaves ecológicos en las cabeceras de valles de la vertiente occidental del Pacífico²¹. Si bien ambos grupos vivieron separados, tuvieron un fluido intercambio de productos agrícolas y marítimos, tecnologías e ideologías, donde el poder fue ejercido por el cacique principal que vivía en los valles²², funcionando bajo la modalidad de relaciones asimétricas con los señores del altiplano. La movilidad del maíz, ají, coca, calabazas, pescado salado, guano, textiles y artefactos se realizaron por las extensas vías de comunicación, que unieron la costa con la meseta andina. Más tarde, dichas obras viales serían ocupadas por el inca y las huestes indianas, recibiendo por ello diversas denominaciones, tales como Qhapaq Ñan o camino real. La importancia de los caminos prehispánicos, según Dwight T. Wallace²³, está configurado por dos dimensiones, una religiosa y otra económica. En el primer axioma las redes viales permitieron unir las aldeas con las huacas y espacios ceremoniales cercanos y de regiones distantes. Así, por ejemplo, las poblaciones costeras usaron los caminos portando ofrendas y peregrinando entre la costa y la sierra para celebrar ritos religiosos. El segundo axioma da cuenta de la integración económica y sociopolítica que generó el uso de los caminos, movilizandolos diversos tipos de bienes agropecuarios y marítimos, generando, con ello, una integración ideológica y articulación económica con las tierras de la meseta altiplánica.

Las principales rutas del sistema vial prehispánico en el extremo norte de Chile han sido descritas y discutidas previamente por Iván Muñoz y Luis Briones²⁴, quienes señalan la existencia de cuatro rutas principales. La primera ubicada a 3.000 msnm., denominada por los arqueólogos como ruta Longitudinal o Precordillerana N° 1, la cual se desplaza en sentido longitudinal de norte a sur, por la precordillera de Arica y se le conoce como “Camino del Inca” o Qhapaq Ñan. Diversos autores como Percy Dauelsberg²⁵, Calogero Santoro²⁶, Luis Cavagnaro²⁷, Jesús Gordillo y Marko López²⁸, entre otros, han hecho referencia a tramos de este camino, sin embargo, el mérito no solo

²¹ Iván Muñoz y Carlos Choque, “Interacción y cambio social: Un relato arqueológico e histórico sobre las poblaciones que habitaron los valles precordilleranos de Arica durante los siglos x al xvii d.C.”, en *Historia*, N° 46, vol. II, Santiago, 2013, pp. 421-441.

²² Al respecto, Katherine Julien, nos dice que los “yungas”, no solo vivieron en el litoral o valles costeros sino que, también, en zonas como Tarata al interior de Tacna y en la precordillera de Moquegua, en los distritos de Carumas y Ubinas. En este contexto de ocupación del espacio, la población yunga también se ubicó en zonas como Socoroma, Putre, Belén, Tignamar o Codpa como lo demuestran las evidencias arqueológicas de tradición costera, localizados en esta zona. Muñoz y Choque, “Interacción y cambio social...”, *op. cit.*, p. 52.

²³ Dwight T. Wallace, “The Chíncha roads: Economics and symbolism”, in Charles Trombold (ed.), *Ancient Roads Networks and Settlement Hierarchies in the New World*, New York, Cambridge University Press, 1991, pp. 253-263.

²⁴ Muñoz y Briones, “Poblados, rutas...”, *op. cit.*, pp. 47-84.

²⁵ Percy Dauelsberg, “Investigaciones arqueológicas en la sierra de Arica, sector Belén”, en *Chungará*, vol. 11, Arica, 1983, pp. 63-84.

²⁶ Calogero Santoro e Iván Muñoz, “Patrón habitacional incaico en el área de Pampa Alto Ramírez”, en *Chungará*, vol. 7, Arica, 1981, pp. 144-171.

²⁷ Luis Cavagnaro, *Materiales para la historia de Tacna, Dominación hispánica (1700-1780)*, Tacna, Caja Municipal de Tacna, 1988, tomo 2.

²⁸ Jesús Gordillo y Marko López, “Evidencias Tiwanaku en los valles del Caplina, Sama y Locumba: Un análisis preliminar”, manuscrito de ponencia presentada al simposio Emergencia y Desarrollo Tiwanaku, Universidad de Tarapacá, 1987.

radica en la construcción sino, también, en su antigüedad, siendo anterior al Tawantinsuyu. Probablemente su trazado surge con la instalación de las primeras aldeas y pucaras en la sierra ariqueña a comienzos de la era cristiana. Quizá los incas hicieron un mejoramiento de la red vial que habría sido ensanchada²⁹, empotrada en los sectores laterales y emplantillados con piedras en las entradas y salidas de los grandes poblados como: Zapahuira, Huaihuarani, Saxamar, Socoroma, etc. Asimismo, cimentaron y nivelaron los sectores de mayor pendiente de los senderos. Con certeza, se puede afirmar que este camino conectó todos los poblados serranos constituyéndose en la columna vertebral sobre la cual giraron los asentamientos locales.

El segundo camino corresponde a la Ruta Transversal por Lluta N° 2, es un camino importante que une el altiplano con la costa oceánica, alcanzando la costa sur de la ciudad de Arica. Esta ruta en tiempos coloniales se constituyó en la columna vertebral del desplazamiento caravanero de Arica a Potosí y que se describe más adelante. Desde la desembocadura hasta la precordillera es posible encontrar numerosos asentamientos prehispánicos y recursos hídricos, antecedentes descritos en detalle por Iván Muñoz y Luis Briones³⁰.

El tercer camino corresponde a la Ruta Transversal por Azapa N° 3. Esta ruta conecta la desembocadura del río San José con la precordillera dentro de la zona que va desde Chapiquiña a Belén, y al igual que la ruta de Lluta, está asociada a asentamientos prehispánicos, recursos hídricos y tierras agrícolas. Y finalmente el cuarto camino corresponde a la Ruta Longitudinal Costera N° 4, desplazada de norte a sur, y que cubre los sectores del valle bajo o medio y desembocaduras de ríos desde la zona de Caplina hasta Camarones³¹. Esta ruta, al igual que las otras mencionadas está relacionada con asentamientos prehispánicos en los valles, recursos de agua y la presencia de apachetas, una de ellas ubicada en el sector bajo del valle de Azapa, sector Alto Ramírez, excavada por Calogero Santoro e Iván Muñoz³².

En cuanto a los registros de orden productivo traídos desde otras regiones, se encuentra que a partir del 1000 d.C. es posible identificar monos, plumas de aves tropicales, maderas de chonta, lana de camélidos y quinua, entre otros. La producción de los valles occidentales que se movilizó a otras zonas ecológicas, fueron el: maíz, ají, coca, pescado salado, tubérculos, chuño, guano de pájaros y textiles, entre otros. Por otro lado, en la iconografía de los materiales como los cerámicos se repiten diseños de monos, evidenciando los movimientos de productos de distinto orden y de distintas regiones de los Andes.

De lo anterior se desprende que el extremo norte de Chile presentaba un mosaico de redes viales³³, y que explicaría el intenso tráfico que hubo en esa región de los Andes, que

²⁹ Muñoz y Briones, "Poblados, rutas...", *op. cit.*, p. 81.

³⁰ *Op. cit.*, pp. 60-61.

³¹ *Op. cit.*, p. 53.

³² Santoro e Muñoz, "Patrón habitacional...", *op. cit.* p. 162.

³³ La etnohistoriadora Helena Horta, proporciona antecedentes complementarios que se refieren a las rutas que unieron la pampa del Tamarugal con el río Loa, y que tuvieron importante vigencia en el periodo colonial tardío. Dichas rutas fueron evidenciadas por Antonio O'Brien en 1765, quien identificó tres caminos que, partiendo de la costa, se dirigen hacia la pampa del Tamarugal con el nombre de "Camino del río Loa y pesquerías de la costa". La autora, además, expresa que desde allí se puede identificar un camino que unía precisamente a Pica con Arica: Helena Horta, *El señorío Arica y los reinos altiplánicosaltiplánicos: Comple-*

convierte en centro neurálgico de múltiples relaciones culturales y económicas, situación muy bien aprovechada por los conquistadores para el desarrollo de sus propios intereses.

REDES DE ARTICULACIÓN ECONÓMICA DE LA COSTA Y SIERRA

Si bien, la organización productiva en los Andes Meridionales está ampliamente registrada en los estudios de los modelos de verticalidad y horizontalidad económica³⁴, y que se extendieron desde las primeras décadas de presencia hispana hasta la llegada de Francisco de Toledo y Álvarez. El territorio no se vio afectado por grandes transformaciones, al menos hasta la plena aplicación de las reformas toledanas, en este sentido los trabajos de John Murra ilustran que los mecanismos de intercambio en el Tawantinsuyu fueron exitosos porque se basaron en el compromiso de la organización social de los grupos étnicos, la mutualidad y la ideología del parentesco³⁵, disipando, con ello, las propuestas iniciales de Roswith Hartmann³⁶ sobre la existencias de ferias y mercados prehispánicos en el centro-sur andino.

La existencia de archipiélagos o enclaves agrícolas permitieron la vigencia de la complementariedad ecológica, cuya eficacia fue de enorme beneficio para encomenderos como Pedro Pizarro y Lucas Martínez de Vegazo³⁷ en los valles de Arica y Tacna o Francisco de Isasaga, Gómez de Luna y Lope de Mendieta en el espacio Caranga³⁸, debido a la explotación de la mano de obra indígena logran convertirse en hombres ricos e influyentes en Arequipa y la ciudad de la Plata, pues aprovecharon adecuadamente la “mercantilización de la producción agraria”³⁹. No obstante, más tarde se enfrentarán en pleitos judiciales por el control del territorio y de los indios, la demanda potosina de mercancías fue intensiva, debido, principalmente, a lo estéril del territorio y a las condiciones climáticas adversas. La circulación de la producción de las minas de plata, ingenios de metales,

mentariedad ecologicaecológica y multiétnicidad durante los siglos pre-conquista en el norte de Chile (1000-1540 d.C.), Santiago, Universidad de Chile, 2010.

³⁴ John Murra, *El mundo andino. Población, medio ambiente y economía*, Lima, IEP- PUCP, 2002; María Rostworowski, *Historia del Tawantinsuyu*, Lima, IEP, 2002.

³⁵ John Murra, “¿Existieron el tributo y los mercados antes de la invasión europea?”, en Olivia Harris, Brooke Larson y Enrique Tandeter, *La participación indígena en los mercados sur andinos*, La Paz, Ceres, 1987, pp. 51-64.

³⁶ Roswith Hartmann, “Mercados y ferias prehispánicas en el área andina”, en *Boletín de la Academia Nacional de Historia*, vol 54, N° 118, Quito, 1971, pp. 214-235.

³⁷ Muñoz y Choque, “Interacción y cambio social...”, *op. cit.*, p. 52.

³⁸ Véanse los trabajos de Jorge Hidalgo y Guillermo Focacci, “Multiétnicidad en Arica, siglo xvi. Evidencias etnohistóricas y arqueológicas”, en *Chungará*, N° 16-17, Arica, 1986, pp. 137-147; Jorge Hidalgo y Alan Durston, “Reconstitución étnica colonial en la sierra de Arica: el cacicazgo de Codpa, 1650-1780”, en *Actas del IV Congreso Internacional de Etnohistoria*, Lima, Pontificia Universidad Católica del Perú, 1998, tomo II, pp. 32-75; Elena Horta, *El señorío Arica y los reinos altiplánicos: complementariedad ecológica y multiétnicidad durante los siglos pre-conquista en el norte de Chile (1000-1540 d.C.)*, Santiago, Universidad de Chile, 2010; Ana María Presta, “Acerca de las primeras doñas mestizas de Charcas colonial, 1540 1590”, en Gonzalbo Aizpuru, Pilar y Berta Ares Queija (coords.) *Las mujeres en la construcción de las sociedades iberoamericanas*, Sevilla-México, CSIC-El Colegio de México, 2004, pp. 41-62; Ximena Medinacelli, *Sariri: los llameros y la construcción de la sociedad colonial*, La Paz, Plural/IFEA, 2010.

³⁹ Assadourian, *El sistema de la economía...*, *op. cit.*, p. 282.

producción agropecuaria, molinos y mercancías se realizó empleando la antigua infraestructura vial prehispánica, ya sea para acceder a Potosí, la Plata o al puerto de Arica, ruta de manifiesta aridez y rudeza, según el viajero Miguel de Jaque⁴⁰. Entonces, ¿cómo se distribuyeron y donde estuvieron ubicadas estas vías de comunicación?

El paso de las huestes hispanas de Ruí Díaz y Juan de Saavedra, requirió de los caminos que unían la costa de Arica y Tacna con los pueblos que se hallaban en la sierra⁴¹. Tiempo después, sería el propio Diego de Almagro, quien recorrería los pueblos principales del territorio, tras la frustrada conquista de Chile⁴². Más tarde, los encomenderos, sus criados, apoderados y mayordomos transitaron por dichos caminos en busca de los tributos y la mano de obra indígena. Así se evidencia en el pleito sostenido por Ana de Dávalos, viuda de Lucas Martínez de Vegazo en contra de Gonzalo de Valencia por ciertos tributos y bienes del difunto⁴³, litigio que da cuenta del temprano interés del encomendero de Arica por el control de caminos y tambos del territorio⁴⁴. La instalación de una cordonería, un molino en el valle de Lluta, las viñas de Ocurica y la estancia de Tacahui, requirieron una importante cantidad de mano de obra, tecnologías y obras viales, las últimas muy necesarias para la conexión de los espacios productivos con Arica y su puerto, tal como lo expresa Jorge Hidalgo, al presentar el caso del Martín Ymata, un indio uru al servicio de Gonzalo de Valencia, quien lo tuvo por molinero en el valle de Lluta⁴⁵. También, a Lucas se le consigna la tenencia de un barco y los servicios de indios camanchacas como tripulación⁴⁶. En Potosí los indios no solo estuvieron ligados a la minería, además, ejercieron como: sastres, zapateros, plateros, silleros, panaderos o pasteleros, recibiendo un trato privilegiado, según Laura Escobari de Querejazu⁴⁷.

La develación de las minas de Potosí en 1545⁴⁸ llevó al encomendero a instalar un tambo en Arica⁴⁹ donde trabajaron unos doce indios, según la declaración de Gonzalo

⁴⁰ Miguel de Jaque de los Ríos de Manzanedo menciona que la ruta “es seca y muy desabrida y de todo estéril, que no da ni produce fruta, grano ni hierba, y así naturalmente es inevitable por el mal temple del cielo y por la esterilidad de la tierra”. Además, el viajero cita que la ciudad de Potosí posee una población muy superior al resto de las provincias del Perú, y por tal motivo es “abundante de todas comidas y regalos siendo todo traído de afuera, que están las plazas llenas de frutas, verduras, conservas, pan ‘y’ vino, sedas, y paños, que ninguna ciudad de [nuestra] España le hace ventaja”: Miguel de Jaque, *Viaje de las Indias Orientales y Occidentales. Año 1606*, Salamanca, Ediciones Espuela de Plata, 2008, pp. 216-217.

⁴¹ Cavagnaro, *op. cit.*, tomo 3, pp. 17-18.

⁴² Carlos Choque, *Memoria y olvido del pueblo de Socoroma*, Arica, Tierra viva, 2009.

⁴³ “Restitución de tierras en Ilo, Arica y Tarapacá de la encomienda de Lucas Martínez Vegazo”, en Archivo General de la Nación, Lima (en adelante AGN), Fondo Campesinado, legajo 2, cuaderno 15.

⁴⁴ La encomienda de Martínez de Vegazo, incluyó a mil ochocientos ochenta y siete indios tributarios que se distribuyeron entre Ilo, Azapa, Lluta y Tarapacá, además de algunos colonos localizados en Arequipa, agrupando una población total de nueve mil setecientos treinta personas.

⁴⁵ Hidalgo, “Pescadores del litoral árido...”, *op. cit.*, p. 456.

⁴⁶ “Restitución de tierras en Ilo, Arica y Tarapacá...”, *op. cit.*, f. 189r.

⁴⁷ Laura Escobari, “Migración multiétnica y mano de obra calificada en Potosí, siglo XVI”, en Silvia Arze y Susana Barragan (eds.), *Etnicidad, economía y simbolismo en los Andes*, II Congreso Internacional de Etnohistoria, Coroico, HISBOL, 1993.

⁴⁸ Platt y Quisbert, “Tras las huella del silencio...”, *op. cit.*, p. 127.

⁴⁹ “Restitución de tierras en Ilo, Arica y Tarapacá...”, *op. cit.*, f. 191r: “Lucas Martínez tenía en el puerto de Arica un tambo e saue que para el recaudo de el es nessessario tener mytayos e mitayas como en effeto los uio tener al dicho Gonzalo de Ualencia parte del tyenpo que fue mayordomo. E que entiende les pagaria

de Valencia. Este tambo otorgó hospedaje y alimentación a los viajeros que se dirigían a Potosí, todo ello a costas del encomendero de Arica. Esta hábil maniobra solo buscó consolidar el monopolio que tuvo Lucas Martínez de Vegazo, dado que en el camino que conecta la costa con la sierra se localizaron numerosos tambos de origen prehispánico y nuevas edificaciones⁵⁰, buscando incrementar la riqueza del encomendero, prestando diversos servicios a los viajeros. Dichas instalaciones también fueron empleadas para el almacenamiento de los tributos⁵¹, siendo en forma permanente visitadas por Rodrigo Ximón o Gonzalo de Valencia. Por tanto, los caminos que unieron los centros productivos de la encomienda, ya sea por Ocurica o el Molino de Guaylacana, estuvieron conectados directa o indirectamente con estancias o pueblos de indios, como “Uelauaya” o Hulibaya y Huanta⁵², ubicados en el valle de Lluta. Cabe mencionar que la zona del tambo de Huanta, en el año 1572 se identifica con dos caciques; Pedro Sache y Diego Copaquera (figura 1)⁵³.

FIGURA 1

Tambo de Huanta en el valle de Lluta, comuna de Arica



Fotografía: Carlos Choque, 2016.

su trabajo”. En la década de 1950, había un tambo en la Chimba donde llegaban los viajeros y arrieros del interior de Arica, pues dicho lugar poseía una vertiente de agua dulce. En la actualidad sobre este lugar se emplaza el Campus Velázquez de la Universidad de Tarapacá.

⁵⁰ Iván Muñoz, Juan Chacama, Gustavo Espinoza y Luis Briones, “La ocupación prehispánica tardía de Zapahuira y su vinculación a la organización económica y social inca”, en *Chungará*, vol. 18, Arica, 1987, pp. 67-89; Juan Chacama, “Patrón de asentamiento y uso del espacio. Precordillera de Arica, extremo norte de Chile, siglo x-xv”, en *Bulletin de l’Institut Francais d’Études Andines*, vol. 34, N° 3, Lima, 2005, pp. 357-378.

⁵¹ “Restitución de tierras en Ilo, Arica y Tarapacá...”, *op. cit.*, f. 271v.

⁵² Uelabaya o Hilabaya se ubica en el kilómetro 12 y Huanta en el kilómetro 43 del valle de Lluta. Véase “Restitución de tierras en Ilo, Arica y Tarapacá...”, *op. cit.*, f. 375v.

⁵³ “Restitución de tierras en Ilo, Arica y Tarapacá...”, *op. cit.*, f. 376v. Igualmente se informa que el cacique de Hulibaya fue Pedro Hipe y Alonso Sucollo cacique del pueblo de Yuta o Poconchile.

Es evidente que en la segunda mitad del siglo XVI, las autoridades hispanas comenzaron a desarrollar un enorme interés por las vías de comunicación que unían Arica y Potosí, tanto para el transporte del azogue como de la plata y los tributos de la Audiencia de Charcas, y para evitar cualquier demora en el aprovechamiento de los beneficios del mineral. Otras áreas abordadas con este fin fue la existencia de los medios logísticos básicos, como almacenes y una suficiente disposición de animales de carga. En consecuencia, la organización de los fletes hacia Arica y el funcionamiento de las redes de articulación tejidas por los mercaderes cobran relevancia, pues casi la totalidad de la actividad comercial y los servicios asociados fueron realizados por privados ligados a la dinámica exportadora colonial⁵⁴. Igualmente, intervino en dicha organización el permanente temor a la acción de los piratas ingleses que, según Peter Bradley⁵⁵, muchas veces motivó el retraso de los envíos de plata de parte de mineros y comerciantes de Potosí, alterando con ello toda la circulación económica, siendo la plata era el factor “determinante de la transición europea”⁵⁶. La disminución del flujo comercial entre el Perú y España a mediados del siglo XVII trajo consigo un impacto negativo en los ingresos de la Corona⁵⁷, y según el virrey Luis Enríquez de Guzmán, conde de Alba de Liste, generó escasez de ropa, mercancías y un abandono de las actividades comerciales. Por otro lado, durante el siglo XVII se produjo una serie de fraudes y actos de corrupción escandalosos que involucraron a las autoridades civiles y eclesiásticas de Potosí y a los oficiales reales de Arica⁵⁸. Hecho evidenciado por el visitador del Tribunal de Cuentas de Lima, Miguel Ruiz del Valle, quien logró identificar una extensa red clandestina de tráfico de la plata, azogue y otras mercancías de ultramar⁵⁹. Agravándose la situación económica por las subidas de las averías y las tomas de plata de particulares o los donativos obligatorios que exigió la Corona. Por lo tanto, toda crisis en el sector minero limitaba la “acción vivificante” de la minería, y según Carlos Assadourian, alteró así el funcionamiento de redes de articulación y mercado de las provincias del Perú. Otro efecto identificado para este periodo fue la disminución de la población indígena, producto de las recurrentes epidemias, la dureza del sistema de explotación y el repliegue a los altos, según lo propuesto por Jorge Hidalgo, que trajo consigo la ausencia de mano de obra y, por ende, alteraciones al movimiento de los bienes y especies en el puerto, por lo cual las autoridades hispanas de Arica debieron gestionar la presencia de mano de obra indígena de los Altos de Arica y Tacna para la preparación de los embarques de azogue. Situación similar se presentaba con la falta de mulas o recuas de llamas para el transporte de badanillas y quintales del

⁵⁴ Assadourian, *El sistema de la economía...*, op. cit., 278.

⁵⁵ Peter Bradley, “Vicisitudes del comercio entre Perú y España en la época del virrey Conde de Alba de Liste (1655-1661)”, en *Revista de Indias*, vol. XLVI, N° 178, Madrid, 1986, pp. 403-419.

⁵⁶ Assadourian, *El sistema de la economía...*, op. cit., p. 279.

⁵⁷ “Cartas y expedientes de virreyes de Perú”, en Archivo General de Indias (en adelante AGI), Lima, 60, fjs. 407-420.

⁵⁸ Una real cédula dirigida a Francisco Pimentel y Sotomayor, presidente de la Audiencia de la ciudad de la Plata, le previene en “evitar la frecuencia con que los navios extranjeros comerciaban en los puertos de esos reinos y la introducción de ropa de China en los del Perú”: “Real Cédula a don Francisco Pimentel y Sotomayor, presidente de la Audiencia de la ciudad de la Plata, en la provincia de los Charcas”, en AGI, Charcas, 417, fojas 206r-209r.

⁵⁹ “Visita a las Caxas Reales Arica”, en AGI, Escribanía, 568 A.

azogue a las minas de Charcas, que no siempre fueron otorgadas por los arrieros, pues preferían hacer tratos con los ricos comerciantes limeños y no con el Estado.

LOS CAMINOS REALES EN LOS VALLES Y ALTOS DE ARICA
EN LOS SIGLOS XVII Y XVIII

A inicios del siglo XVII, fray Antonio Vázquez de Espinosa, menciona en su *Compendio y descripción de las Indias Occidentales*, la existencia de numerosos caminos reales⁶⁰ que están acompañados de tambos y mesones para viajeros y arrieros⁶¹. De igual forma, expresa que los caminos en la sierra deben sortear “muchas cuestras, quebradas y algunos valles”⁶². Añadiendo que al sur de Arequipa existen muy buenas lomas donde “ay oliuares y molinos de azeite y muchos ganados y los harrieros que andan del tragin de Arica a Potosí por la temporada echan a engordar sus mulas”⁶³. Uno de los valles descritos por el carmelita fue Lluta, localizado al norte de Arica, alcanzando una extensión media de ochenta kilómetros o dieciséis leguas⁶⁴, y que se caracteriza por un curso constante de agua que, por su alta concentración de sales⁶⁵, solo permite la producción de maíz, trigo, hortalizas y forrajes para los animales menores y mayores. Por lo tanto, sería la ruta más propicia a Potosí antes de adentrarse en el desierto y los Altos de Arica⁶⁶. La existencia de pequeñas vertientes o aguadas, como Tuisane, Hierbabuenane y Agua Milagro proporcionaron el recurso hídrico necesario a las tropas de llamas y más tarde a las mulas, que circularon por esos desérticos y accidentados parajes⁶⁷. Parte de estos caminos poseen bordes conformados por piedras alineadas cuyas dimensiones no sobrepasan los 50 cm por 30 cm, en los sectores llanos. Otra característica relevante es la presencia de numerosos tramos empedrados, adoquinados y rampas que demuestran un fuerte proceso erosivo por la ausencia de mantención⁶⁸. También, se evidencia que dicho camino tiene

⁶⁰ Algunas referencias a los caminos de Arica, fueron desarrollados por: Thérèse Bouysse-Cassagne y Juan Chacama, “Partición colonial del territorio, cultos funerarios y memoria ancestral en Carangas y precordillera de Arica (siglos XVI-XVII)”, en *Chungará*, vol. 44, N° 4, Arica, 2012, pp. 669-689; Erwan Duffait, “Vías prehispánicas y culto de los muertos en el norte chileno (Arica-Tarapacá) durante el período Intermedio Tardío y el Horizonte Tardío (1.000 a.C.-1.532 d.C.)”, en *Chungará*, vol. N°4, Arica, 2012, pp. 621-635.

⁶¹ El reciente trabajo de Clara López Beltrán, señala que hubo caminos de largo recorrido, que integraron vastos territorios, y otros, de menor recorrido y utilizados con fines específicos: Clara López Beltrán, *La ruta de la Plata: de Potosí al Pacífico*, La Paz, Plural Editores, 2015, p. 20.

⁶² Antonio Vázquez de Espinoza, *Compendio y descripción de las Indias Occidentales*, Washington, Smithsonian Miscellaneous Collections, 1948, p. 363.

⁶³ *Op. cit.*, p. 478.

⁶⁴ *Op. cit.*, p. 479.

⁶⁵ Armando Torres y Edmundo Acevedo, “El problema de salinidad en los recursos suelo y agua que afectan el riego y cultivos en los valles de Lluta y Azapa en el norte de Chile”, en *Idesia*, vol. 26, N° 3, Arica, 2008, pp. 31-44.

⁶⁶ Vicente Dagnino, *Correjimiento de Arica*. Arica, Imprenta La Época, 1909; Enrique Tandeter, *La era de las Revoluciones*, Buenos Aires, Centro Editor de América Latina, 1974.

⁶⁷ Una carta emitida por Josef Joaquín de Arce al gobernador intendente de Potosí y emitida el 16 de diciembre de 1785, da cuenta de la aridez y el penoso tránsito por la tierra que deben realizar los viajeros de a Potosí, tanto por el camino de Arica como el de Cobija, pues es un camino de malos pasos y cuestras: “Correspondencia de Gobernadores e Intendentes de Potosí”, en AGI, Charcas, 438, carta N° 156, fjs. 1-3v.

⁶⁸ El tramo que se hace referencia está ubicado en el margen oriental de la comuna de Arica.

un ancho variable de dos a tres metros, disminuyendo su extensión en un sentido oriente a poniente (figura 2). En ciertos tramos llanos los bordes están delineados por soleras, que marcan su orientación. Asimismo, se aprecia la presencia de diez pascanas y catorce apachetas de diversos tamaños entre Copataya (Sierra) y Chapisca (Costa).

FIGURA 2
*Camino Real de Potosí adoquinado en las cercanías de Hospicio,
al occidente de la Huaylilla, comuna de Arica*



Fotografía: Carlos Choque, 2015.

En 1740, el amanuense fray Eugenio Lanuza y Sotelo acompaña al padre fray Alonso López de Casas de la santísima provincia de Granada y comisario general de las Provincias del Perú de la Orden de San Francisco, en una visita a Arequipa efectuando una detallada descripción de la expedición del comisario, describiendo valles, pueblos y desiertos, una de estas descripciones es similar al recorrido de Arica a Potosí⁶⁹.

Si bien los caminos existentes de origen prehispánico fueron reutilizados por los españoles⁷⁰, fueron quienes le dieron un mayor dinamismo y obligaron a las distintas

⁶⁹ “[...] Este valle se reduce a una quebrada más o menos ancha, según lo que se apartan los cerros que la forman, y por medio corre un arroyo. En los espacios de las dos orillas hay olivares de muy buena aceituna y sus alfalfares, por lo que el día 24, día de San Juan, se descansó porque las mulas tomasen refresco. Y el 25 salimos la quebrada arriba hasta Palo Parado, que comimos. Y siguiendo después, fuimos a dormir a la pascana del Obispo, que es un espacio llano y limpio de piedras, donde se toldo. Es la peor jornada del camino, pues es de 14 leguas todo pedregal, que lastima las mulas, las que descargadas, pasan la noche acollaradas porque no hay que comer”: “Narración histórica de las cosas más particulares vistas y sucedidas en el tránsito de Nuestro Muy Reverendo Padre Fray Alonso López de Casas, lector jubilado, padre de la Santísima provincia de Granada y Comisario General de todas las provincias del Perú”, en Biblioteca Provincial de Córdoba, Manuscrito 68, 1735, ff. 142v.

⁷⁰ Juan Herrera, *El amanecer de Arica y Tarapacá en la historia. Siglos XVI-XVIII*, Iquique, Ediciones IECTA, 1997.

comunidades serranas y costeras al mantenimiento de dichas rutas y cuya práctica se extendió hasta mediados de la década de 1960 en las antiguas subdelegaciones de Molinos, Putre y Belén⁷¹. La utilización de estos caminos fue permanente, para los embarques de azogues y demás mercancías requirieron de numerosas recuas de llamas y mulas. Evidencia de esta dinámica se encuentra en los contratos de fletes realizados el 19 de enero de 1613 por los oficiales reales de Arica, que para el traslado de mil doscientos setenta y siete quintales de azogues para Potosí debieron contratar a los arrieros: Juan Murillo, Juan Requena, Gonzalo Malaber, Pedro de Fonseca, Bernardo de Oviedo, Alonso González, Juan Peñaloza, Lucas Moreno, Esteban Ferrofino, Diego Martín Marcoleta y Miguel Muñoz⁷². Tres meses después, el 29 de abril, para el traslado de mil doscientos ochenta y cuatro quintales, se contrató a: Lucas Moreno, Jerónimo Velasco, Miguel Terán, Juan Requena, Jerónimo Duran, Pedro de Fonseca, Francisco Hernández, Juan Agustín Bernardo de Oviedo, Diego de Oviedo, Esteban Ferrofino, Alonso González de Cepeda, Gaspar de los Reyes y Blas de Santa Cruz⁷³. Los documentos analizados confirman la circulación de arrieros entre Arica y Potosí, junto a enormes cantidades de animales de carga, siendo el peso máximo a transportar por cada mula fue de dos quintales o en su defecto “2 atados” o “dos badanas”⁷⁴. Los viajes no estuvieron exentos de accidentes o enfermedades de los viajeros, tal es el caso de Juan Pérez de Berrio⁷⁵, natural de la villa de Mondragón en Vizcaya, quien falleció en el “Camino de Arica a Potosí”⁷⁶, el 6 de noviembre de 1613 a dos leguas de Socoroma. Su cuerpo fue trasladado a la capilla de Cosapa en la provincia de Carangas⁷⁷ donde recibió sus honras y el sufragio de su alma, según sus últimos deseos⁷⁸.

Diversos documentos de los siglos XVII y XVIII, citados por Vicente Dagnino en 1909, más tarde por Mario Rivera en 1995 y finalmente en 1997 por Jorge Hidalgo, proporcionan referencias sobre el emplazamiento y localización de las redes regionales de articulación que unieron Arica con Potosí, un análisis de dichos documentos, también de nuevos antecedentes y datos etnográficos, permiten la localización de diversas zonas y

⁷¹ Información proporcionada por el vecino de Socoroma, Nerí Choque Mamani, sesenta y cinco años. El mantenimiento de tales caminos fue evidenciado por Felipe Guamán Poma de Ayala, pues declara la existencia de CapacÑan Tocricoc, los gobernadores de los caminos reales que debían tener los “caminos muy aderesados y limpios y en las cienagas puesto piedras y puentes”: Felipe Guamán Poma de Ayala, *Nueva coronica y buen gobierno*, México D.F., Ediciones Siglo XXI, 1992, p. 355.

⁷² “Libro de almojarifazgo, estancos y tributos de la caja de Arica”, en Archivo Nacional Histórico, Santiago (en adelante ANH), Archivo Administrativo Arica, legajo 2, pieza 5, fjs. 87r-87v.

⁷³ *Op. cit.*, fjs. 89r-89v.

⁷⁴ Apey, *op. cit.*, p. 72. Las dos cargas equivalen a 92 kg, es decir, lo mismo que dos quintales.

⁷⁵ “Bienes de difunto: Juan Pérez de Berrio”, en AGI, Contratación, 513B, R.5, fj. 5.

⁷⁶ *Op. cit.*, fj. 18: “Juan Pérez de Berrio venia en compañía de otras personas llamadas, don Antonio Maldonado, Martín de Verastregui, venían del puerto de Arica caminando hacia potossi. A la distancia del Tambo de Cosapa, cayó enfermo juntamente con todos los demás caminantes a dos leguas de Socoma [Socoroma] antes del Copataya, se quedó don Juan Pérez de Berrio en el camino con Martín de Verastregui”.

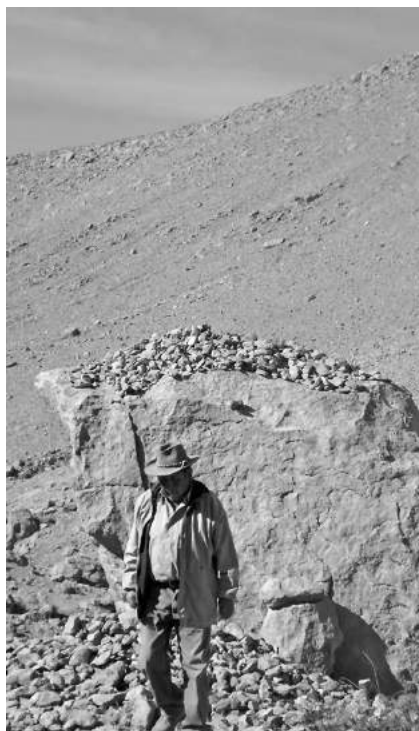
⁷⁷ *Op. cit.*, fj. 25r.

⁷⁸ Vicente Dagnino menciona que a principios del siglo XVII los trajineros más importantes del azogue y de la plata fueron: “Juan Reinoso, Juan Pérez de Berrio, Juan de Illanes, Antonio de Aguirre, Diego de Pantoja y Bernardo de Oviedo”, entre otros: Dagnino, *op. cit.*, p. 113.

pueblos citados como, por ejemplo, Hulibaya⁷⁹, San Jerónimo de Poconchile⁸⁰, Huanta⁸¹ y Chapixa⁸², entre otros (figura 3).

FIGURA 3

*Neri Choque Mamani en “Camino Real de Potosí”,
en la zona de Taipicollo de la Quebrada de Quipacagua, comuna de Arica*



Fotografía: Carlos Choque, 2015.

⁷⁹ “Visita religiosa a la ciudad de San Marcos de Arica realizada por el licenciado don Martin Norberto de Zelaya”, en Archivo Histórico de Límites del Perú, Lima (en adelante AHL), 1789, leg. 415, fj. 49.

⁸⁰ Alan Durston y Jorge Hidalgo, “La presencia andina en los valles de Arica, siglos XVI-XVIII: Casos de regeneración colonial de estructuras archipelágicas”, en *Chungará*, vol. 29, N° 2, Arica, 1997, p. 261.

⁸¹ “Restitución de tierras en Ilo, Arica y Tarapacá...”, *op. cit.*, fjs. 376r y 423r; Archivo General de la Nación Buenos Aires (en adelante, AGN, Buenos Aires), Hacienda, Legajo 53, Expediente 1360. Los antecedentes presentados por Jorge Hidalgo, María Marsilli y Carlos Ruiz dan cuenta que Huanta o Guanta fue una zona privilegiada y de fuerte interés económico para los españoles e indios asentados en el valle de Lluta, pues permitía un fácil acceso a las redes de articulación económica rumbo a Charcas: Jorge Hidalgo, María Marsilli y Carlos Ruiz, “La composición de tierras en el Corregimiento de Arica: La visita de Diego de Baños y Sotomayor en 1643”, en *Historia*, vol. 25, Santiago, 1990, pp. 175-206.

⁸² Chapixa, pueblo de indios yungas sujetos a los principales de Colquamarca-Corquamarca de los Carangas, que estuvieron sometidos a la encomienda de Lope de Mendieta: “El fiscal contra Antonio Álvarez, vecino de la Ciudad de la Plata sobre el derecho a la encomienda de Guachacalla”, en AGI, Justicia, 658, fj. 579v-580r.

La visita de Antonio Vázquez de Espinosa no solo se limitó a la ciudad sino, también, a los valles y los Altos de Arica, el recorrido se debió iniciar en el puerto y la Chimba, lugar donde estuvo el “tambo de Arica”⁸³, sitio donde los arrieros pernoctaban y pastaban sus mulas⁸⁴. Luego, siguiendo el camino hacia el norte, se adentra en la parte baja del Lluta, en la zona agrícola conocida en la actualidad como Chacalluta⁸⁵, la cual sigue siendo una zona productora de maíz y hortalizas. En Lluta el carmelita encontró muchas estancias de españoles, indios y negros, debiendo pasar por el “pueblo de Lluta”, llamado también, San Jerónimo de Poconchile para, luego, dirigirse por el valle hacia los Altos de Arica. Una parada obligatoria se debió realizar en el “Tambo de Guanta, camino a Potosí, donde hay muchas estancias de indios”⁸⁶, ubicada a seis leguas de la ciudad⁸⁷. Luego, el camino se enfila hacia Churiña⁸⁸, Chapixa o Chapisca, y sube por la quebrada de Itire, que Antonio Vázquez de Espinoza denominó “Quebrada Blanca”, ubicada a un costado del pueblo de Chapisca⁸⁹, recorriendo hacia la apacheta de Hospicio y luego adentrarse en la cuesta de Quipacagua y llegar hasta la bifurcación del mismo nombre que da paso a la pampa Culilluni⁹⁰, y hacia el tambo de Zapahuira, siendo un recorrido de unas once leguas (figura 4).

FIGURA 4

Apacheta de pampa Culilluni, comuna de Arica



Fotografía: Carlos Choque, 2015.

⁸³ Este tambo sale consignado en el pleito de entre la viuda de Lucas Martínez y Gonzalo de Valencia, pues se menciona que “el dicho Lucas Martínez thenia el tambo en el puerto de Arica e del thenia mis provecho y hera necesario tenerse seruiros de mitayos e mytayas”: “Restitución de tierras en Ilo, Arica y Tarapacá...”, *op. cit.*, foja 180v.

⁸⁴ El sector de las Chimba fue ocupado como tambo y pastales hasta fines de la década de 1950, según antecedentes de los antiguos arrieros de Socoroma.

⁸⁵ Vázquez de Espinoza, *op. cit.*, p. 479.

⁸⁶ *Op. cit.*, 479.

⁸⁷ Datos similares de Guanta fueron presentados por Durston e Hidalgo, “La presencia andina...”, *op. cit.*, p. 261.

⁸⁸ “Demarcación y lista de contribuyente de diezmos”, en Archivo Arzobispal de Arequipa (en adelante AAA), Vicaría Arica, Belén, legajo único:

⁸⁹ Vázquez de Espinoza, *op. cit.*, p., 479.

⁹⁰ Pampa Culilluni se le conoce en los mapas de Instituto Geográfico Militar (IGM 5-04-01-0014-00) “Estación central”, como Papa Apacheta.

Al norte de Zapahuira, a unas dos leguas, se ubica el pueblo más cercano, Socoroma. Desde el mismo tambo el camino asciende a las alturas de Copataya⁹¹, donde se introduce a la altiplanicie de la actual provincia de Parinacota, pasando por Choquelimpe⁹², y luego por el pueblo de Parinacota⁹³. En este último lugar el “Camino Real de Potoci” se intersecta con el “Camino Real de Paz”⁹⁴. Antonio Vázquez de Espinoza menciona que la ruta se dirige desde Copataya a “Acoçapa y a los verros de Atitiri y Achoroma en la prouincia de los Carangas, por donde se aparta el camino de Potosí a mano derecha del de Horuro” (figura 5)⁹⁵. La zona de Copataya fue estratégica, pues permitía el acceso a la sierra y a diversas rutas locales, y fue considerada una zona de resguardo para las recuas que transportaban los cargamentos de plata provenientes de Charcas, cuando Arica era amenazada por los piratas, corsarios y filibusteros. Por ello, las poblaciones de Socoroma, Zapahuira y Murmuntane denominan hasta la actualidad a dicho cerro y apacheta como “Cerro Potosí”. La importancia de Copataya quedó evidenciada en la correspondencia de los oficiales reales de Arica, Agustín de Torres y Cristóbal de Reinoso al virrey del Perú, Juan de Mendoza y Luna, marqués de Montesclaros, informándole que “la plata de S.M. i particulares las cuales están detenidas en Copataya, a once leguas de esta ciudad, hasta la salida de la armada”⁹⁶.

Otras referencias complementarias a las descritas son proporcionadas por Mario Rivera en 1995, señalando que el camino se orienta hacia Sajama⁹⁷ y luego a Turco⁹⁸, tomando posteriormente dirección sur, hacia Colquemarca y Andamarca. El pleito de Lope de Mendieta con el fiscal Antonio de Álvarez, por los indios de la encomienda de Guachacalla, señala que en la zona de Colquemarca se ubicó el tambo principal de Chuquicota, donde sirven los indios del cacique Chuquichambi y Mama Vilca, quienes “han servido y suelen servir de tiempo inmemorable”⁹⁹. A continuación, la ruta se dirige al pueblo y salinas de Garcí Mendoza¹⁰⁰, pueblo de pampa Ullagas, cordillera de los Frailes, Porco y finalmente Potosí¹⁰¹. La bifurcación del camino existente en pampa Culilluni permite la existencia de una ruta alterna que se dirige al pueblo de indios de Belén y a su Portezuelo¹⁰², y luego hacia el anexo de Guallatire, donde se conecta al “Camino Real de Carangas”, para unirse

⁹¹ En el cerro Copataya existe una apacheta con nombre homónimo, siendo el paso obligado para acceder al altiplano occidental. Vicente Dagnino, da cuenta de este sector, pues sería el escogido para guardar la plata de su “Magestad i particulares”, ante la alarma originada por Jorge Spilberg en 1617: Dagnino, *op. cit.*, p. 113. Antonio Vázquez de Espinoza, también identifica a Copataya, “que es de temple frio y sierra”: Vázquez de Espinoza, *op. cit.*, pp. 479 y 481.

⁹² Carlos Serrano, “El rol de las llamas en la minería potosina (siglos XVI-XIX)”, en *Congreso*, La Paz, 2003, pp. 22.

⁹³ Dagnino, *op. cit.*, p. 112.

⁹⁴ “Demarcación y lista...”, *op. cit.*, f. 6.

⁹⁵ Vázquez de Espinoza, *op. cit.*, p. 479.

⁹⁶ “Correspondencia de los oficiales de las Cajas reales de Arica entre los años 1607-1617”, en ANH, Archivo Administrativo Arica, legajo 1, pieza 4, fjs. 184r-184v. Otros antecedentes similares están presentes en las fjs. 183v, 204r y 211v.

⁹⁷ Sajama se encuentra a treinta y seis leguas de Arica: ANA, Hacienda, Expediente 1360.

⁹⁸ “Expediente sobre abusos en las minas de Potosí”, en AGI, Charcas, 694, R. 160.

⁹⁹ “El fiscal contra Antonio Álvarez...”, *op. cit.*, f. 580r.

¹⁰⁰ Serrano, *op. cit.*, p. 67.

¹⁰¹ ANA, Hacienda, “Expediente 1360, *op. cit.*”

¹⁰² Juan Benavides y Luis Rodríguez, *Arquitectura del Altiplano. Caseríos y villorrios ariqueños*, Santiago, Editorial Universitaria, 1977.

luego con la ruta a Potosí en las proximidades de Andamarca. Igualmente, desde Belén se puede acceder a la quebrada de Cardone y luego al valle de Azapa, pero fue una ruta árida y solo usada de manera ocasional o de bajada a la costa, pues no tuvo fuentes de agua a lo largo de unas quince leguas. Dicha ruta es evidenciada por Jorge Hidalgo en su estudio de la visita de tierras de Diego de Baños en 1643, pues menciona que los bienes de Gonzalo de Valencia en Azapa, donde tuvo un “pedazo de tierras que dicha cienaga se le dio tiene por linderos y limites por la una parte el rio y por el otro el camino real de Azapa”¹⁰³. Por ello, Lluta fue el camino principal, pues podía alimentar a miles de mulas.

FIGURA 5

“Camino Real de la Sierra” en el poblado de Murmuntane, comuna de Putre



Fotografía: Carlos Choque, 2015.

En el año 1787 el intendente de Arequipa, Antonio Álvarez y Ximénez, emitió una real orden para la realización de la visita del territorio, encargando al presbítero Ma-

¹⁰³ Hidalgo, “Pescadores del litoral...”, *op. cit.*, p. 462.

riano Pacheco de Peñaloza, cura propio y vicario de la Doctrina de Belén en los Altos de Arica, la comisión de realizar la demarcación de dicha doctrina y elaborar la lista de contribuyentes de diezmos¹⁰⁴. En dicho documento se logran identificar cuatro caminos reales llamados como “Potoci”, “Cierra”, “Carangas” y “La Paz”; y tres caminos locales: “Choquelimpie”, “Parinacota” y “Guallatire”. Dichos caminos tuvieron la siguiente ubicación: El primero de ellos se identifica entre los deslindes de los anexos de Socoroma y Pachama, pues el límite norte de este último es el “Camino Real de Potoci”. El segundo corresponde al “Camino Real de la Cierra”¹⁰⁵, que está a una distancia de tres y media leguas de Socoroma y se une a la ruta de Potosí en la base del cerro Copataya; igualmente, el pueblo de Putre, también tuvo por frontera el “Camino Real de la Cierra” a una distancia de dos leguas en lado oriental (figura 6). El tercero, se localiza en el pueblo de Guallatire, que tuvo por deslindes el “Camino de Choquelimpie” a una distancia de cuatro leguas en el norte y por el sur con el “Camino Real de Carangas”, que está a una distancia de tres leguas¹⁰⁶; respecto al antiguo asiento minero de Choquelimpe, se identificaron dos caminos locales, por el norte el “Camino de Parinacota” y por el sur el “Camino de Guallatiri”. En el anexo de Parinacota¹⁰⁷, se localiza el cuarto camino real, ubicado en su límite norte, siendo llamado como “Camino Real de La Paz” a distancia de dos leguas del mencionado pueblo de indios.

FIGURA 6

*Apachetas de San Antonio y Santo Domingo,
en el “Camino Real de la Sierra” en Socoroma, comuna de Putre*



Fotografía: Carlos Choque, 2015.

¹⁰⁴ “Demarcación y lista...”, *op. cit.*, fjs. 10-25.

¹⁰⁵ *Op. cit.*, fj. 3.

¹⁰⁶ *Op. cit.*, fjs. 4 y 5.

¹⁰⁷ *Op. cit.*, fj 6.

En consecuencia, se puede afirmar que la ruta de Arica a Potosí fue la más propicia para los viajeros debido a la existencia de recursos hídricos, poblados y la cercanía con la Audiencia de Charcas¹⁰⁸, a diferencia de la larga ruta que sale desde Cobija o Buenos Aires¹⁰⁹. Las autoridades hispanas dieron a estas redes troncales nombres de “caminos reales”, los cuales se superpusieron a los caminos incas y preincas. Dichos caminos no fueron exclusivos de los Andes, pues también existieron en Nueva España, siendo el más extenso el “Camino Real de Tierra Firme”, con una extensión de dos mil kilómetros¹¹⁰. Fueron estas rutas las que permitieron la circulación de mercancías de otras colonias hispanas o desde la propia metrópoli, mediante la intervención de autoridades reales y privados en el comercio del azogue y mercancías; en ambos casos se requirió del constante apoyo de los arrieros y las poblaciones indígenas locales que participaron activamente en el comercio colonial, ya sea proporcionado forrajes o siendo arrieros. Por otro lado, los caminos locales cumplieron un papel fundamental para las economías indígenas, permitiendo el acceso de los recursos comunales y la fuerza de trabajo de las redes regionales y macro regionales, por ello, el “Camino Real de la Sierra” permitió unir los pueblos del cacicazgo de Codpa con el puerto de Arica o unir el corregimiento con las lejanas ciudades de La Paz, Potosí y la Plata (figura 7). La crisis de la economía minera que se produjo entre 1609 a 1668 y 1776 a 1790, afectó la circulación y el dinamismo de las redes de articulación interregional dificultando las actividades portuarias y comerciales de Arica, pero ello no impidió que los bienes, mercancías y arrieros siguieran desplazándose por el camino real de Potosí¹¹¹, ya que dicha urbe minera dependía exclusivamente del comercio interregional, al igual que sus territorios adyacentes como asegura Clara López Beltrán¹¹².

¹⁰⁸ En el año de 1785, el gobernador intendente de Potosí informa que la ruta más rápida es Arica, pues él “ha deseado en este distrito algunas artes, y un comercio fácil y pronto por el puerto de Arica”: “Correspondencia de Gobernadores e Intendentes de Potosí: Carta del Gobernador Intendente Ignacio Flores”, en AGI, Charcas, 438, f. 11v.

¹⁰⁹ “Descripción geográfica, histórica, física y política de la villa imperial y cerro rico de Potosí y de los partidos de Porco, Chayanta, Chichas, Tarija, Lipes y Atacama”, en AGI, Charcas, 694, fjs. 47v-48r.

¹¹⁰ Clara López, identifica en su estudio otros caminos estratégicos para la Audiencia de Charcas, como el que unió la Villa Imperial hasta Buenos Aires, que pasa por las ciudades de Tupiza, Jujuy, Tucumán y Córdoba: López Beltrán, *op. cit.*, p. 25.

¹¹¹ Los últimos usuarios masivos del “Camino Real de Potoci”, fueron los efectivos militares del Regimiento de Caballería N° 1 “Granaderos”, que se desplazaban periódicamente entre el valle de Lluta y Putre, entre los años 1982 y 1999.

¹¹² López Beltrán, *op. cit.*, p. 38.

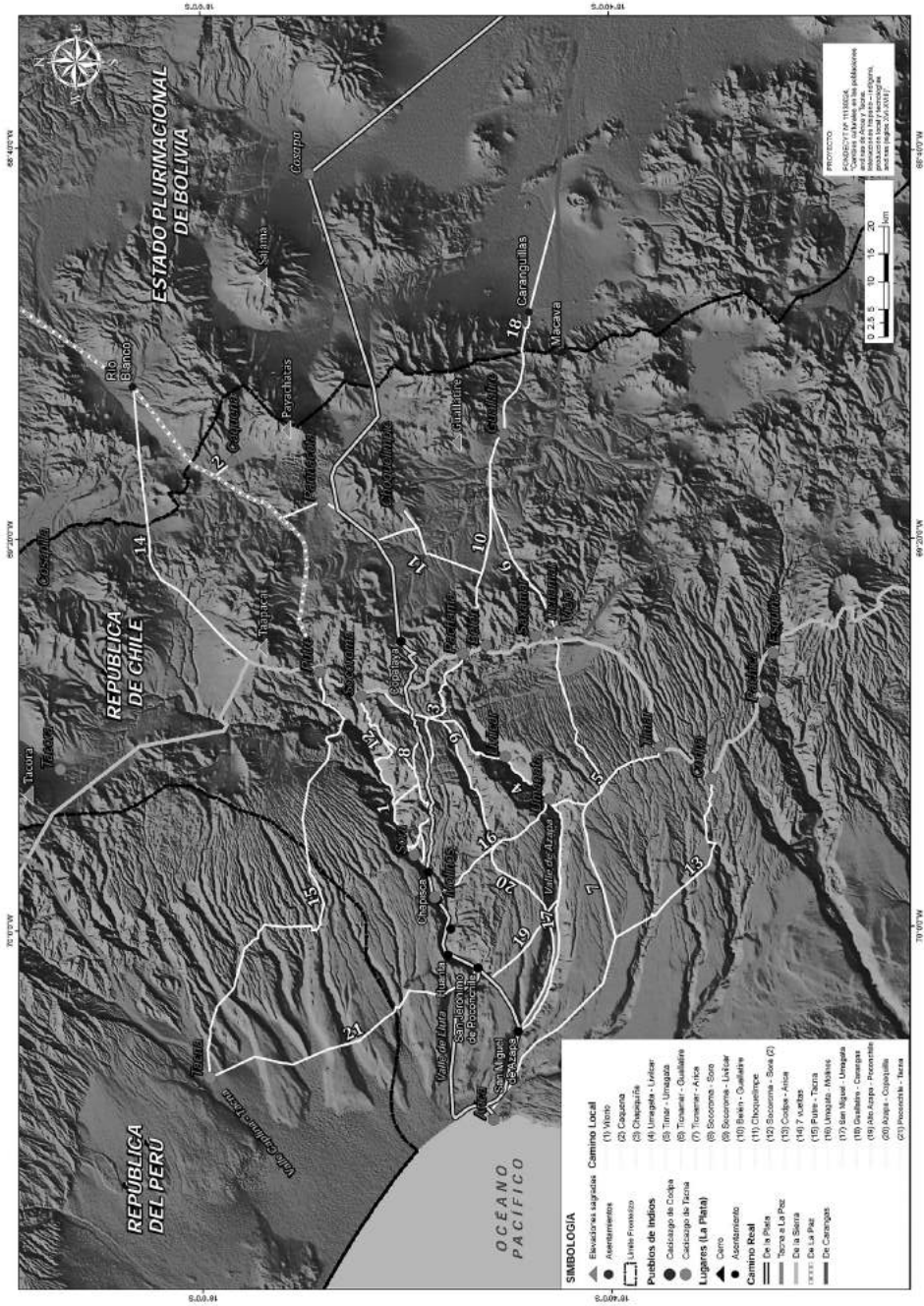


Figura 7. Mapa de caminos reales y locales de los Altos de Arica. Cartografía: Carlos Choque y Alan Rodríguez, 2015.

MERCANCÍAS Y BIENES EN LOS CAMINOS REALES DE ARICA A POTOSÍ
EN LOS SIGLOS XVI Y XVII

Tras la fundación de Arica, el 24 de abril de 1541, Lucas Martínez de Vegazo tuvo en la minería su principal fuente de riqueza, que le sirvieron para invertir en la cordonería, el molino, las viñas o el tambo, entre otros¹¹³. En el transcurso de aquella década el encomendero trujillano convirtió a Arica en un centro de comercio para las ciudades e ingenios mineros de la Audiencia de Charcas. Respecto a estas transformaciones económicas María Apey¹¹⁴ señala que fue posible gracias al término de la hegemonía arequipeña en el comercio regional, siendo durante unos treinta años como intermediarios del comercio en el sur del virreinato del Perú.

Carlos Sempat Assadourian¹¹⁵ señaló previamente que la fragilidad de la agricultura de la meseta andina obligó a los reinos altiplánicos a poseer una dependencia de la amplitud de los productos cultivados por sus mittani y las poblaciones costeras de los valles occidentales, que estuvieron supeditadas a ellas. Al momento de la conquista hispana esta realidad no tuvo variaciones puesto que hubo una incesante demanda de mercancías, estimulada por las economías mineras del altiplano. Por ello, fueron estos núcleos urbanos y mineros como Potosí, Oruro o Huancavelica, entre otras, las que dieron dinamismo a la economía colonial y metropolitana¹¹⁶.

Las primeras referencias conocidas sobre las mercancías que se pusieron a disposición de las redes de articulación económica regional y minera fue la producción agropecuaria y artesanal de Lucas Martínez de Vegazo, cuyos excedentes de los tributos que no fueron utilizados para el pago de la fuerza de trabajo o el consumo de los empleados, esclavos y yanaconas fue vendido en Charcas¹¹⁷. Así, el trigo, maíz, ají, coca, pescado seco, frijoles o ganado, entre otros, fueron ofrecidos por el encomendero o sus mayordomos en Potosí, Porco o Carangas¹¹⁸. Respecto, a la mano de obra que fue numerosa, Efraín Trelles menciona que para sustentarla, se destinaban veintisiete piezas de ropas y, en caso del maíz, un total de 1.258 fanegas, se consumieron 538 por sus yanaconas, esclavos y servidumbre. La exposición del cacique de Pica, Juan Hamastaca, da cuenta del funcionamiento y distribución de los tributos que se entregaron en la mina de Huan-tajaya y el puerto de Arica:

¹¹³ Efraín Trelles, *Lucas Martínez Vegazo: Funcionamiento de una encomienda peruana inicial*, Lima, PUCP, 1991, pp. 57-59.

¹¹⁴ Apey, *op. cit.*, p. 67.

¹¹⁵ Carlos Sempat Assadourian, "Intercambios en los territorios étnicos entre 1530 y 1567, según las visitas de Huánuco y Chucuito", en Olivia Harris, Brooke Larson y Enrique Tandeter (eds.), *La participación indígena en los mercados surandinos*, La Paz, CERES, 1987, pp. 65-110.

¹¹⁶ Assadourian, *El sistema de la economía...*, *op. cit.*, p. 319.

¹¹⁷ La declaración de Alonso Chincho, indio yanacona, señala al respecto: "Gonzalo de ualenziaadau de uestir a los yanaconas e negros del dicho Lucas Martynez e ansy lo dauan los mayordomos que antes del dicho Gonzalo de Ualencia fueron e que lo ssaue porque a este testigo se lo dauanasi el dicho Gonzalo de Ualencia como los mayordomos que antes del fueron e lo que lo dauan hera un uestido de lana de la tierra y otras uezes de algodón cada un año e asy mismo melodauan a los demas yanaconas [...]": "Restitución de tierras en Ilo, Arica y Tarapacá...", *op. cit.*, f. 372r.

¹¹⁸ *Op. cit.*, f. 422r.

“[...] Dicho don Joan el qual dixo que el dio al dicho Gonzalo de Ualenzia e a perssonas en su nombre cient pachas de mayz que pusieron en las mynas de Hiquehique e cient pachas que dieron puestas en la mano para lleuar al puerto de Arica e ueynte carneros que son obligados a dar los pagaron a seyspessos cada uno e ueyntepiesas de ropa confforme a la tassa e sesenta arrobas de pescado salado e diez cesto de axi e ueynte costales con sus quartas e cient gallinas que le dexaron de dar el dicho año cient cargas de mayz e nouenta arrouas de pescado seco ssalado e no dieron la soja de lobos que están obligados a dar ny dieron los cantaros y tinaxas que son obligados a dar lo qual que dicho es dieron al dicho Gonzalo de Ualenzia el dicho postrero año que cobro la dicha tassa hasta que uinonueua que hera ffallecido el dicho Lucas Martínez [...]”¹¹⁹.

Asimismo, diversos protocolos notariales firmados en la Ciudad de los Reyes informan, a fines del siglo XVI, la existencia de contratos por fletes de mercancías cuyo destino era el puerto de Arica. A diferencia de las transacciones de producción local realizadas por Lucas Martínez, los comerciantes limeños enviaron a Potosí grandes cantidades de: ropas, hierro, telas, confituras, sortijas, alfileres, vinos y esclavos, entre otras mercancías. En este sentido el libro Almojarifazgos de Entrada de las “Caxas Reales de Arica” evidencia una diversidad de mercancías de origen agrícola y marítimo que fueron desembarcados en el puerto de la ciudad entre el 6 de julio de 1612 y el 8 de junio de 1613, identificándose de igual forma las naves y los puertos de origen de las mercancías transportadas, dichas especies fueron: “Mercaderías de Castilla i la Tierra” embarcadas en el Callao y Pisco¹²⁰, “40 arrobas de congrio” de Iquique¹²¹, “Partida de cobre” de Coquimbo¹²², “150 botijas de aceituna i 40 quintales de higo” de Ylo¹²³, “Mercaderías de Castilla i Mejico” provenientes del Callao¹²⁴, “Mercaderías de Castilla, Mejico i la Tierra” del Callao¹²⁵, “104 arrobas de Sollo de Copiapó”¹²⁶, “Partidas de vino” de Pisco¹²⁷, “Mercaderías” del Callao¹²⁸, “Partidas de pescado” de Iquique¹²⁹, “Mercaderías y vino” provenientes del Callao y Pisco¹³⁰, “Partida de Tabaco” del Callao¹³¹, “2000 botijas de vino” de Zaña¹³² y “15 quintales de higo” de Ylo¹³³ (figura 8).

¹¹⁹ “Restitución de tierras en Ilo, Arica y Tarapacá...”, *op. cit.*, fjs. 370v-371r.

¹²⁰ Las naves identificadas en el transporte de esta categoría fueron: *Nuestra Señora de Copacabana*, *San Andrés*, *San Juan Bautista*, *Santa Catalina de Sena*, *Nuestra Señora de los Remedios*, *San Marcos* y *Nuestra Señora de la Concepción*: “Libro de almojarifazgo...”, *op. cit.*, fjs. 1-20.

¹²¹ Navío *Santa Isabel*, *op. cit.*, fj. 5.

¹²² Navío *Nuestra Señora de los Reyes*, *op. cit.*, fj. 6.

¹²³ *San Antonio*, *op. cit.*, fjs. 3 y 4.

¹²⁴ *San Andrés*, *op. cit.*, fjs. 4 y 19.

¹²⁵ Los navíos que llevaron transportaron las mercancías fueron: *San Andrés*, *Nuestra Señora del Rosario*, *Santa Catalina de Sena*, *Nuestra Señora de los Remedios* y *Nuestra Señora de Buena Esperanza*, *op. cit.*, fjs. 4, 5, 7 y 8.

¹²⁶ Fragata *San Lorenzo*, *op. cit.*, fj. 6.

¹²⁷ Los navíos identificados fueron: *Nuestra Señora de la Concepción*, *Nuestra Señora de la Encarnación*, *La Magdalena* y *la Ave María*, *op. cit.*, fjs. 8, 9, 11 y 16.

¹²⁸ Navíos *San Francisco* y *San Juan Bautista*, *op. cit.*, fjs. 10 y 12.

¹²⁹ Los navíos provenientes de Iquique fueron el *San Antonio* y *Nuestra Señora de los Reyes*, *op. cit.*, fjs. 10, 15 y 17.

¹³⁰ Navío *San Juan Bautista*, *op. cit.*, fjs. 9, 16 y 17.

¹³¹ Galeón *La Visitación*: *op. cit.*, fj. 13.

¹³² *Nuestra Señora de la Concepción*, *op. cit.*, fj. 16.

¹³³ *San Antonio*, *op. cit.*, fj. 18.

FIGURA 8
Muestras de indianas y seda



Fuente: "Sedas de México", 1554, AGI, MP-Tejidos, 15.

Los contratos establecieron el tiempo de entrega y los montos a desembolsar por los fletes realizados. Evidenciado en el contrato celebrado entre Francisco Lorenzo, maestre del navío *Nuestra Señora de la Candelaria* con Justino de Amulco en 1578, quien se comprometió a cancelar siete reales y medio por cada arroba fletada. Los bienes transportados desde el Callao fueron mil cien arrobas de ropa, balumen y hierro¹³⁴. En un contrato similar, el galeón *Sant Agustín* al mando de Juan Rodríguez, transportó esclavos, ganados y ropas de Antonio de Campos, y cuyo destino fue Arica y Potosí, acordando el pago de "quatrocientos y quarenta pesos en rreales a nueue el peso que me aueis de pagar desde el día que con el dicho galeón llegare de tornaviaje"¹³⁵. En el caso de los fletes de azogue, los dueños de las recuas establecían en los contratos los precios de cada quintal, a un valor de "ocho pesos y quatro tomines de plata ensayada"¹³⁶, que debía ser entregada en un plazo de cuarenta y cinco días¹³⁷, el incumplimiento de tales acuerdos obligaba al arriero, en este caso a Leonardo Baltazar, a cancelar una fianza que debían determinar los oficiales reales de Potosí (figura 9).

¹³⁴ AGN, Lima, Fondos Institucionales, Protocolos Notariales siglo XVI, Protocolo 76, fjs. 68r-69v.

¹³⁵ *Op. cit.*, fjs. 983v-984r.

¹³⁶ "Fletamento de Leonardo Baltazar a la villa de Potosí", en ANH, Archivo Notarial de Arica, legajo 3, fjs. 7r-11v.

¹³⁷ Otros documentos expresan que los arrieros debían llegar a Potosí en veintiocho días: "Correspondencia de los oficiales de las Cajas reales de Arica...", *op. cit.*, fj. 207r.

FIGURA 9

Carrera de gallos en el pueblo de Socoroma, comuna de Putre



Fotografía: Carlos Choque, 2013.

Igualmente, dichos contratos no solo establecieron los montos a cancelar por los fletes o listados de bienes transportados sino, también, algunas condiciones establecidas por los prestadores de servicios. Estos requerimientos fueron la provisión de alimentación, alojamiento y transporte, durante el tiempo que durase el viaje de ida y vuelta desde el Callao hacia Arica y luego a Potosí. El contrato de Jhoan de Savarrieta de Lima con Juan Márquez, realizado el 12 de abril de 1585 estableció las condiciones de entrega de las mercancías, los sistemas de registros contable, las ciudades visitadas y las necesidades básicas del vendedor:

[...] Y por mas o que durare el benefizio de la ropa que via lleuo a mi cargo y el daros la quenta della y para este heffecto y real fuero de Arica Potosi o otras partes donde conuensa y recibire las mercaderías que me entregare este y echas las beneficiare y uenderé por el horden que vos el dicho juan marquez me dieredes y de las mercaderías que ansi recibiere y delos precios en que las uendieres os dare quenta por generos y con pago a uso de mercaderes teniendo como para ello terne mi libro quenta y razón y si ouieremer mas en las mercaderías

de uso y medida seme a de dar la refaczion que es costumbre entre mercaderes y por ello me aueys de dar seyscientos pesos ensayados e por cada un año delos que corrieren desde doze dias deste presente mes de abril pasado en fyn del año y symas tiempo tardare enlo suso dicho me lo aveis de pagar al respecto y mas me aueys de dar de comer y casa y cabalgaduras en que uaya a la parte que se offreziere [...]¹³⁸.

La necesidad de casa y cabalgaduras requerida por Jhoan de Savarrieta expresan que dichos viajes fueron extenuantes, considerando la accidentada y árida geografía que existe entre Arica y Potosí. Requiriéndose, además, de un número indeterminado de animales de la tierra o mulas para la carga de ropas y géneros¹³⁹. Un contrato firmado el 11 de septiembre de 1586, ante el escribano Juan Gutiérrez en Lima, entre Ángel de Negro y Alonso Reluz proporciona un detalle de los bienes a transportar y vender en Arica o Potosí¹⁴⁰. Dichas mercancías fueron confituras, telas, sortijas, mantos, cintas, vino, rosarios, sombreros o plumas, entre otros¹⁴¹.

Asimismo, se fijó el valor de cada especie, evaluándose el total de la mercadería en 1.495 pesos y siete reales. Asimismo, las especies fueron entregadas enfardeladas y encajadas, es decir, en fardos, cajas y barriles y registradas para su transporte en el navío *El buen Jesús*. Igualmente, el contrato estableció las obligaciones contractuales de Ángel de Negro, quien comprometió vender dichas especies a los precios pactados y sacar de ellas las costas de los servicios requeridos como: alimentación, arriería, cabalgaduras y hospedaje. También, acordó cobrar en oro y plata, y a llevar un libro de cuentas y comprometiéndose en escritura pública, que “dare buena quenta con pago zierta leal y verdadera a vos el dicho Alonso rreluz e a quien uestro poder ouiere cada y quando y en qualquier parte y lugar que me las piedieredes y de mandaredes”¹⁴².

Además de la infinidad de mercancías, azogues o esclavos, también circuló por Arica una cantidad, cada vez mayor, de agentes de los ricos comerciantes limeños que,

¹³⁸ AGN, Lima, Protocolos Notariales siglo xvi, Protocolo 76, *op. cit.*, fjs. 381v-382v.

¹³⁹ Un contrato similar fue firmado por el arriero Gaspar Gutiérrez y el limeño Alonso Enríquez de Camargo: AGN, Lima, Protocolos Notariales siglo xvi, Protocolo 90, fjs. 1566r-1567r.

¹⁴⁰ El inventario de bienes entregado a Ángel de Negro incluye las siguientes mercancías: “15 arrobas de confituras a 14 pesos, 1 casulla y frontal de raso y chamelote de oro azul a 94 pesos, 3 cajas de confituras a 9 pesos; 207 varas de sayas a 5 reales, 9 varas de sayas para aspilleras a 5 reales, 12 millaguas marinas mitad cristalina a 5 pesos, 24 libras de cristalina azul a 6 reales, 28.500 morillas azules a 6 reales, ¼ sortijas de azabache a 10 pesos, 6.000 alfileres faldones a 2 pesos y 4 reales, 40 varas de olanda blanca a 16 reales, 100 docenas de antas de gamuza a 1 real y 3 cuartillos, 50 docenas de cintos de saestre real a 12 reales, 30 varas de soguilla ancha a 5 reales, 32 varas de soguilla angosta a 32 reales, 6 varas de randas de hilo a 7 reales, 2 mantos de curato a 8 pesos, 1 bancal a 10 reales 50 docenas de cintas de señoría a 3 reales, ½ docena de rosarios medianos a 9 pesos, ½ docena de rosarios menuditos a 150 pesos, 1 docena de sombreros de mexico a 2 pesos, 24 docenas de peynes de paris a 192 pesos, 1 libra de hilo chico a 14 pesos, 1 libra de hilo mediano a 7 pesos, 1 libra de hilo común a 5 pesos, 1 libra de hilera delgada a 2 pesos, 3 a libras de cintas de hilo basto 1 peso, 1 libra de cintas finas a 2 pesos y 4 reales, 51 varas rruan de cofre a 15 reales, 9 varas de sesma y ocheno de mexico a 4 pesos y 4 reales, 9 varas de pardo y castilla a 5 pesos y 4 reales, 33 varas de jergueta azul a 15 reales, 4 fajas de grana a 16 reales, 12 plumas de regozijo a 12 reales, 12 penachos negros a 10 reales, 4,5 varas de arpillera a 4 reales, 17 varas de tafetán pardo a 16 reales, 12 botijas de vino de castilla a 12 pesos y 4 reales, 8 sombreros de tafetan para niños a 19 reales y 4 botones de alquimia a 11 pesos”: AGN, Lima, Protocolos Notariales siglo xvi, Protocolo 77, fjs. 1094v y 1095r.

¹⁴¹ Apey, *op. cit.*, 76.

¹⁴² AGN, Lima, Protocolos Notariales siglo xvi, Protocolo 77, fj. 1095v.

atraídos por la pujante economía de Potosí, se desplazaron a la Audiencia de Charcas junto a sus familias y bienes personales. Para llegar a su destino debieron recorrer una distancia de ciento doce leguas y alcanzar la ciudad de Potosí desde el puerto de Arica¹⁴³, debiendo transitar por caminos rudos y áridos, sufriendo la ausencia de auxilios en los momentos de necesidad. Por tanto, fue recurrente que algunos de los viajeros falleciesen en esta travesía, como le acaeció a Juan Pérez de Berrio, un fiador de los azogues, que al momento de su agonía en las cercanías de Socoroma, solicitó el pago de la deuda a Vicente Galarça ascendente a unos 200 pesos y la realización de cuarenta misas por su alma, pidiendo, a su vez, que el remanente de sus bienes sean enviados a Vizcaya. Una vez sepultado en Cosapa, sus bienes fueron llevados a Colquemarca, donde el corregidor de Carangas le solicitó a Cristóbal de Herrera la realización del inventario de los caudales y patrimonio, quien consignó una larga lista de bienes nuevos y usados del difunto¹⁴⁴.

En Colquemarca el corregidor Pedro del Pulgar procedió a rematar las especies y animales de carga del difunto, luego de ser pregonadas por el negro Manuel Angola. Dicho remate obtuvo la suma de 324 pesos, remitidas a las Cajas Reales de Arica y más tarde a la Casa de Contratación en Sevilla.

En los casos ya descritos se observa que desde la segunda mitad del siglo XVI parte importante del comercio con el altiplano fue bidireccional¹⁴⁵, dado que Arica ejerció la función de nervio transmisor de las mercaderías indianas y de ultramar, que se transportaron a la Audiencia de Charcas¹⁴⁶. Igual importancia tuvo el transporte de esclavos, cuyos contratos de flete se firmaron en la ciudad de Lima, según se desprende en algu-

¹⁴³ AGI, Charcas, 149, “Cartas y expedientes de personas eclesiásticas”, Autos de bienes de difuntos, 1667, fjs. 58r-59v.

¹⁴⁴ “[...] Un baúl, un rrodapiés labrado, dos tocas agedreçadas, unas medias de seda verde, un cuello nuevo de Olanda, un cuello de yjuelas, un cuello viejo llano, dos camissasrazonables, tres savanas, una almohada labrada decolorada con su azerico, otra almohada con un repleguillo azul, una ropilla y calçon de gorgoran pardo, un jubón de primavera con su molinillo, un ferrerullo pardo guarneçido, unas ligas rrossadas de tafetán de Castilla, una tercia de gorgoran pardo, una espada con talavarte y platina de plata, una caja de Flandes de Oza de lata, una executoria hecha en Vizcaya, un quaderno de quenta de barras en quarto de pliego, otro quaderno de quantas de guarismo del rreçivo del azogue, un libro titulado quantas entre Joan de rreynosso y El CapitanAzeytuno, otro borrador del rreçivo del azogue, un legajo de cartas missivas, otro legajo de cartas de pago y fletamentos, una escritura contra Luis Díaz mulato en fauor de Natal de Arajo, unos papeles en que pago el dicho Joan Peres de Berrio a Crestina panadera de Arica trescientos e tantos pessos corrientes de pan que dio para la rrequan del trajin, un conçierto de arina entre Joan de rreynosso y el cura de Lluta, un colchon de Tucuman, un almófar, una frazada de lana de la tierra, una sobrecama azul con su fleco, una silla con su freno mular y estribos, un espejo quebrosse, unas medias de seda, unas espuelas, unas medias de hilo, unas ligas moradas, unos calzones negros, un jubon de rraso negro, un coletto de cordovan leonado, una rropilla azul, dos sombreros sin toquilla, una tabla de manteles, quatro servilletas, un candelero de azofar, una tembladera de plata, una bota de vino con su candado, un paño de mano, unas botas ençeradas con sus vueltas, un poco de molinillo pardo con una suma de rraso aprensado y un talavarte sin platina [...]”: “Bienes de Difunto: Juan Pérez de Berrio”, en AGI, Contratación, 513B, N.4, R.5, fojas. 26r-28v.

¹⁴⁵ Pablo Lacoste, “El arriero y el transporte terrestre en el cono sur (Mendoza, 1780-1800)”, en *Revista de Indias*, vol. LXVIII, N° 244, Madrid, 2008, pp. 35-68.

¹⁴⁶ En el año 1612 el oficial real de las Caja de Arica, Gonzalo Pinto, informa el ingreso de 604 pesos y dos tomines por concepto de almojarifazgo correspondientes al ingreso de “mercaderías de Castilla y Mejico”: ANH, Archivo Administrativo de Arica, legajo 2, pieza 5, fj. 2v.

nos de los protocolos notariales firmados a fines del siglo xvi¹⁴⁷. En otras palabras, el transporte de mercancías por el camino real de la Plata, se caracterizó por la existencia de una diversidad de bienes, una heterogeneidad de volúmenes y un largo espacio de tiempo para la culminación de las transacciones y viajes. En este contexto, desde Chile se enviaban a Arica, mulas, carne seca, trigo, cueros curtidos¹⁴⁸, etcétera.

También se identifica la presencia de agentes comerciales y arrieros que intervienen profusamente en la actividad comercial, ya sea como vendedores directos o arrieros. Una función adicional de arrieros y comerciantes fue la circulación de noticias, correspondencias públicas y privadas como, por ejemplo, el traslado de la Real Hacienda desde Arica a la ciudad de Arequipa o de Potosí al puerto de Arica (figura 10). Igualmente, el paso de dichos actores y sus mercancías permitieron a las poblaciones locales el acceso a cambios culturales y tecnológicos.

FIGURA 10

“Camino Real de Potosí” en la convergencia de la Quebrada Blanca o Itire con el pueblo de Chapisca, comuna de Arica



Fotografía: Carlos Choque, 2015.

¹⁴⁷AGN, Lima, Protocolos Notariales siglo xvi, Protocolo 1, fjs. 12r-13r, fjs. 232v-233v y fjs. 307r-307v; Protocolo 4, fjs. 683r-684r y fjs. 810v-811r; Protocolo 5, fjs. 1120v-1121v; Protocolo 6, fjs. 584r-585r; Protocolo 13, fjs. 181r-181v; Protocolo 78, fjs. 93r-93v; Protocolo 88, fjs. 753v-754r; Protocolo 90, fjs. 1966r-1967r; entre otros.

¹⁴⁸ Magdalena Pereira y Rodrigo Moreno, *Arica y Parinacota. La iglesia en la ruta de la Plata*, Viña del Mar, Ediciones Altazor, 2011.

REFLEXIONES FINALES

En el siglo XVI el puerto de Arica y sus valles adyacentes se convirtieron en parte integral de la economía minera, siendo un punto de convergencia del comercio bidireccional y un centro neurálgico de la economía imperial hispana. No obstante, no logró transformarse en una urbe como Arequipa o La Plata, dado que sus actividades solo fueron de carácter comercial y logístico. Dicha posición no impidió que por Arica circularan importantes cantidades de bienes y mercancías provenientes de Castilla, México e Indias y muchas otras del resto de Europa, Filipinas o las costas africanas, ya sea de manera lícita o ilícita. Por ello, el dinamismo de la actividad económica no impidió el ingreso de ropas chinas de contrabando o descaminadas, debido a la fuerte demanda del mercado minero. Algunos de estos bienes fueron: varas de seda, vinos, ropas, plumas, armas, lencerías, artefactos religiosos, confituras, pescado salado y congrios, etc., los cuales tuvieron por destinos los centros y ciudades mineras. En este sentido, la articulación de las redes comerciales regionales y locales fue llevada a cabo por diversos individuos, que se fueron especializando en determinados rubros y mercados. Igualmente, confluyeron hacia Arica importantes volúmenes de producción agropecuaria de Moquegua, Tacna, Tarapacá, Pisco y Zaña, entre otras provincias del Perú.

La incorporación del territorio al dominio hispano trajo consigo la utilización de una compleja red de caminos, extendiéndose por el territorio del corregimiento de Arica, reproduciéndose, con ello, el modelo de verticalidad y horizontalidad económica prehispánica, transformándose en funcional a la economía de las encomiendas hasta la aplicación de las reformas toledanas, puesto que las poblaciones indígenas debieron transportar sus tributos hacia los caminos y tambos controlados por los encomenderos. Más tarde, dichos caminos recibieron los nombres de caminos reales y otros, conservando, de igual modo, sus nombre locales. La multifuncionalidad de estos caminos se expresa por la movilidad de productos agrícolas, manufacturas, tecnologías e ideologías que circularon entre la costa y los Andes. El producto de tales movimientos se expresó en la realización de intercambios culturales entre las poblaciones andinas e hispanas, dado que, por un lado, los indios debieron participar en la fabricación de isangas o en el trajín del azogue o laborando en tambos y mesones y, por otro, se vieron vinculados a la producción agropecuaria requerida por el mercado potosino, debiendo, por ello, realizar oficios relacionados al cuidado de vacunos, cerdos o caballos y también siendo arrieros y cumpliendo funciones en molinos, viñedos y haciendas, aprovechando, con ello, las potencialidades agrícolas del territorio. En oposición, las poblaciones hispanas supieron aprovechar al máximo las tecnologías e infraestructura indígena para la articulación de la economía minera, que se expresó en el uso de las técnicas de elaboración de las isangas, la mantención de los caminos y tambos, el manejo de los animales y la observación de las condiciones meteorológicas, entre otras.

En fin, el uso de tales vías de comunicación, implicó una serie de obligaciones culturales y productivas que se mantuvieron hasta mediados de la década de 1970. Tales deberes fueron, por ejemplo, la limpieza de diversos tramos de los antiguos caminos reales y locales, que pasaron a tener la denominación de caminos “troperos” para la población indígena. La circulación por tales vías hacia la costa constituye en la actualidad un elemento de prestigio social en los habitantes de las comunidades andinas del territo-

rio, que dejaron de utilizar dichos caminos en la década pasada. Respecto al camino real de la Sierra, es ocupado de manera ocasional por algunos vecinos de Putre, Socoroma y senderistas nacionales y extranjeros. De igual forma, su uso ritual se confina a los meses de febrero y mayo. En el primer mes, los jinetes y cabalgaduras del pueblo de Putre utilizan dichos caminos para participar en las “carreras de gallos”, el miércoles de ceniza en Socoroma. En el mes de mayo, el uso de los caminos está asociado a las peregrinaciones de las cruces, dado que algunos de estos artefactos religiosos son depositados en las apachetas que se ubican en los caminos de Putre y Socoroma. Finalmente, mencionar que algunos caminos surgidos en tiempos preincas, y luego denominados Qhapaq Ñan y más tarde “caminos reales” y “troperos”, son las mismas vías que han tenido una utilidad simbólica y práctica para las poblaciones indígenas, hispanas y mestizas del periodo colonial y republicano.

Diversos documentos coloniales identifican una variedad de mercancías que se transportaron a Potosí o la Plata, cuyo origen fue diverso, y que vino a satisfacer desde las necesidades más esenciales de la vida colonial a lujos más escandalosos de los ricos mineros y comerciantes. El despliegue permanente de bienes y dinero permitió el surgimiento de una élite comercial hispana e indígena que sustentó su riqueza en la arriería y el comercio. En este sentido, la creación y ejercicio del poder y la autoridad en los espacios locales se gestaron producto de la multiplicidad de relaciones sociales, prácticas culturales hispano-indígenas y la ubicación privilegiada dentro las redes de articulación económica. Así, las autoridades étnicas construyeron una bisagra hacia dentro y fuera de la comunidad. En el primero, generaron un discurso que canalizó la unidad y energía comunal para la mantención de la cohesión social y cultural. Hacia afuera, manejó las relaciones y representación de la comunidad ante las autoridades hispanas, arrieros y comerciantes que circularon por sus territorios, no sin antes obtener el incremento de su riqueza y otros importantes beneficios económicos, como los alcanzados por los caciques Fernández Guarachi de los Pacajes o los Chuquichambi de Carangas.

En este contexto los bienes primordiales en el comercio colonial fueron, sin duda, los animales de carga, ya sean llamas o mulas. Por ello, a inicios del siglo XVIII, los caciques del altiplano impusieron una férrea oposición al uso de mulas en el trajín de azogue y mercancías, logrando que el Rey impusiese una prohibición a españoles e indios de las provincias de Pacajes, Arica, Arequipa, Moquegua, Locumba, Carangas y otras, al transporte de vino y hojas de coca en mulas a Potosí¹⁴⁹, sino que debía hacerse en carneros de la tierra, bajo pena de pagar multas y perder las mercancías y las mulas. Dicha medida, sin embargo, no prosperó, debido a que en el mismo siglo se generalizó el uso de las mulas para el comercio de larga distancia y las llamas solo se conservaron en algunos circuitos locales.

Si bien, el transporte de mercancías responde a necesidades básicas, suntuarias o religiosas, también se distinguieron en términos de calidad y sector adquisitivo, pues hubo mercancías cuyo mercado fue de uso exclusivo de la población indígena y mestiza, que absorbió, por ejemplo, parte importante de la producción de la hoja de coca, maíz y

¹⁴⁹ “Registro de Oficio y partes para la audiencia de Charcas. Carta de los azogueros de Potosí”, en AGI, Charcas, 420, legajo 9, fjs.124v-125v.

chuño del virreinato, junto al vino y luego al aguardiente producido en los valles occidentales. Por otro lado, el rubro de las ropas, telas y otras manufacturas textiles de Castilla, Indias y México, tuvo un mercado mixto y acotado en los centros mineros, siendo las metrópolis, ciudades o ambas las que concentran la actividad comercial, siendo ellas las que consumen las mercancías importadas. En este sentido, Potosí, a diferencia de los otros centros mineros, ejerció una función dual, centro minero y ciudad comercial a la vez, demandó productos ultramarinos, bienes y manufacturas del mercado interno e interregional. Por ende, Arica se constituyó en nudo de tránsito de las intensas actividades comerciales de Lima y Charcas, no obstante, no logró constituirse en un gran núcleo poblacional y político como la ciudad de Arequipa.

En resumen, Potosí no se entiende y no hubiese podido aprovecharse como se hizo si no fuera por la red vial prehispánica, que primeramente movilizó una variedad considerable de productos ceremoniales, suntuarios y de subsistencia desde el periodo Medio al Tardío, siendo los desarrollos regionales, los señores del altiplano y el inca, los que generaron nuevas experiencias y procesos sociales, políticos, económicos y culturales de los Andes Meridionales. Y solo más tarde la presencia hispana consolidó el uso de estas rutas y redes de articulación económica, uniendo los desiertos de la costa con Charcas a través de caravanas de llamas y mulas, que transportaron bienes y personas hasta fines del siglo xx. Estos caminos fueron los que construyeron un paisaje y un sistema cultural que tuvo un desarrollo armónico entre el espacio sagrado, las poblaciones andinas y la naturaleza. Por tanto, dichas redes viales son una expresión simbólica de la vigencia del pensamiento e ideología de los pueblos andinos, pues las poblaciones de origen yunga y aimara adoptaron e incorporaron en su vida cotidiana y ritual las diversas técnicas y artefactos europeos, generando un fenómeno cultural dinámico, donde las acciones, visiones de mundo y actividades productivas coexistieron en un espacio y temporalidad definida con las tradiciones de otras castas o adoptando parte de su bagaje cultural. Dicho proceso permitió, también, el surgimiento de identidades e imaginarios basados en la interacción de lo material, lo social y lo simbólico que se expresó en nuevos sistemas e identidades culturales, que se evidencian en los pueblos andinos de los Altos de Arica y Tacna.