



Caminos reales y troperos. Las redes viales coloniales y las comunidades andinas en los altos de Arica (Siglos XVI al XVIII)

Highways routes and drovers. Colonial road networks and Andean communities of Arica highlands (16th to 18th century)

Carlos Choque Mariño

Departamento de Ciencias Históricas y Geográficas, Universidad de Tarapacá (Arica, Chile)
cochoquem@uta.cl

RESUMEN

El presente artículo analiza presencia de las redes viales en Arica entre el siglo XVI y el XVIII. Se busca con ello examinar la ubicación de las rutas que unieron a esta ciudad con la Audiencia de Charcas y las diversas comunidades andinas del corregimiento. El resultado de tales indagaciones evidencia que las autoridades hispanas se valieron de antiguas rutas andinas para dinamizar la economía minera, gestando con ello cambios ideológicos y culturales en las poblaciones indígenas, pues estas se vieron vinculadas a la dinámicas económicas, políticas y culturales imperiales de la metrópoli.

Palabras clave: caminos reales, caminos troperos, corregimiento de Arica Potosí, comunidades andinas.

ABSTRACT

This article analyses the presence of road networks in Arica between the sixteenth and eighteenth centuries. It seeks to do so, examine the location of the routes that joined this town with Pool Hearing and various Andean communities in the path. The result of such investigations, show that the Spanish authorities made use of ancient Andean routes, to boost the mining economy, brewing with them, ideological and cultural changes in indigenous populations, as these policies were linked to economic dynamics, and imperial cultural metropolis.

Key words: highways, drovers roads, judges, Arica Potosi, Andean communities.

INTRODUCCIÓN

La legislación hispana, consideró como “camino real”, aquellas vías de interés público desde el punto de vista de la Corona. Estas rutas fueron muy variadas y permitieron la articulación de diversos territorios con las metrópolis o ciudades indianas, según las directrices de la economía del nuevo mundo (Pérez 2001). En tales consideraciones los caminos para la corte constituyeron en esencia el predominio del poder real y del Estado sobre las diversas posesiones americanas y, por ello, debieron existir “buenos caminos y navegación para que se pueda entrar fácilmente y salir comerciar y gobernar socorrer y defender”¹. Estos caminos eran permanentemente supervisados por las autoridades reales de cada

¹ Archivo General de Indias (En adelante AGI), Indiferente General, 427, “Ordenanzas de descubrimiento, nueva población y pacificación de las Indias dadas por Felipe II, el 13 de julio de 1573.



repartimiento, pues garantizaban el modelo económico y político que las autoridades trataban de imponer en estos dominios (Serrera 1992).

En consecuencia la fundación de Arica, por Lucas Martínez de Vegazo, no solo estuvo ligada a instalación de la encomienda indiana, sino también porque el territorio, había sido un centro de articulación económica entre la costa y la sierra en los tiempos prehispánicos, y desde la década de 1540 fue un eje de tránsito mercaderías y más tarde de plata y azogue, con destino a la Audiencia de Charcas y Capitanía General de Chile (Apey 1990; Contreras 1999; Fisher 1977; Rivera 1995; Rosenblitt 2014).

En ese contexto, el presente artículo analiza la presencia de las redes viales que existieron en los valles y comunidades andinas del Corregimiento de Arica (Hidalgo y Díaz 1985; Hidalgo 1993, 2004) y que están declarados en diversos protocolos notariales, visitas eclesiásticas, re-visitas, pleitos judiciales y bienes de difuntos. Adicionalmente, la existencia de antecedentes documentales, arqueológicos y etnográficos, permiten la localización de estas antiguas vías de comunicación, su vinculación con las antiguas vías prehispánicas y las comunidades andinas (Briones y Chacama 1983; Muñoz y Briones 1996). Entonces cabe proponer las siguientes interrogantes: ¿cuál es la importancia de los caminos de origen prehispánico y como se vincularon a la dinámica económica colonial en el siglo XVI? y ¿cuál es la ubicación espacial de los caminos reales y locales que estuvieron vinculadas a los pueblos de indios y a la economía minera?

LOS CAMINOS ANDINOS EN LOS VALLES Y ALTOS DE ARICA

Los caminos son planeados deliberadamente, con límites o bordes, y a menudo son detalles importantes de la configuración del paisaje según Clark L. Erickson (1997, 2000). Además, los caminos pueden tener funciones prácticas, tales como transporte y comunicación, culturales o cosmológicas. Al respecto la antropóloga Sofía Botero sostiene que los caminos son creados por múltiples razones, pues los caminos son sin duda los ejes físicos a través de los cuales se concretan los procesos de poblamiento y se articulan las relaciones sociales y económicas que finalmente consolidan una determinada región o sociedad (Botero 2007). Por otro lado, Dwight T. Wallace expresa que los caminos están configurados por dos dimensiones, una religiosa y otra económica (Wallace 1991). 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, pues a través de ellos se movilizaron diversos tipos de bienes agropecuarios y marítimos, generando además una integración ideológica y articulación económica con las tierras de la meseta altiplánica. La elaboración de dichas vías implica una serie de conocimientos técnicos, pues se construyeron en espacios ecológicos y zonas geomorfológicas disimiles, ya que la geografía y las características físicas de los territorios obligó a la aplicación de diversos modelos y tipos de caminos (Figura 1).



Figura 1. Camino tropero que une la localidad de Timar con Umagata (Fotografía: Carlos Choque)
Figure 1. Colonial road that connects the town of Timar with Umagata (Photo: Carlos Choque Mariño)



La región de Arica estuvo ocupada por poblaciones locales llamados Coles y Camanchacas, denominados posteriormente en como cultura Arica o indios yungas, en las vísperas de la conquista hispana². Estas poblaciones compartieron el espacio productivo con grupos 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 Pacífico (Muñoz y Choque 2013). Si bien, ambos grupos vivieron separadamente, 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 valles³, funcionando bajo la modalidad de relaciones asimétricas con los señores del altiplano. En la costa las poblaciones andinas de los valles complementaban su economía agrícola con la pesquera (Contreras 2010). Asimismo, accedían a los recursos alimenticios de las zonas alto andinas, como la quinua, llama y otros productos de uso ritual. Por ello, la movilidad del pescado salado, guano de pájaro, chuño, maíz, papa o llamas, 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

² 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.

³ 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.



huestes indianas, recibiendo de la misma manera diversas denominaciones, tales como Qhapaq Ñan, Camino Real y finalmente, “caminos troperos” (Figura 2).

Figura 2. Camino que une Socoroma con sector agrícola de Huancarane y Coca (Fotografía: Carlos Choque Mariño).

Figure 2. Road linking Socoroma agricultural sector of Huancarane and Coca (Photo: Carlos Choque Mariño).



Las principales rutas del sistema vial prehispánico en el extremo norte de Chile han sido descritas y discutidas previamente por Iván Muñoz y Luis Briones, quienes señalan la existencia de cuatro rutas principales (Muñoz y Briones 1996). 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 Inca” o Qhapaq Ñan. Diversos autores han hecho referencia a tramos de este camino, sin embargo, el mérito de esta ruta no radica en que haya sido construida por los incas, sino en que es muy anterior al Tawantinsuyo, probablemente su trazado surge con la instalación de las primeras aldeas y pucaras en la sierra ariqueña a comienzos de la era cristiana (Cavagnaro 1988; Dauelsberg 1983; Gordillo y Lope 1987; Santoro 1983). Posiblemente los Incas hicieron un mejoramiento de la red vial, que habría sido ensanchada, empotrada en los sectores laterales y emplantillados con piedras en las entradas y salidas de los grandes poblados como Zapahuira,



Huaihuarani, Saxamar o Socoroma. Asimismo, cimentaron y nivelaron los sectores de mayor pendiente de los senderos. Este camino conectó todos los poblados serranos, constituyéndose en la columna vertebral sobre la cual giraron los asentamientos locales (Figura 3).

Figura 3. Camino Real de la Sierra en Socoroma (Fotografía: Carlos Choque Mariño).
Figure 3. Royal Road of the Sierra in Socoroma (Photo: Carlos Choque Mariño).





El segundo camino corresponde a la Ruta Transversal por Lluta N°2. Es una ruta vial importante que une el altiplano con la costa oceánica, alcanzando la costa sur de la Ciudad de Arica. Esta ruta es la que posteriormente, en tiempos coloniales, se constituyó como 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 Muñoz y Briones. Dicho camino también posee conexiones hacia la Ruta de Azapa, la que se vincula por medio de los caminos de ubicados en Pampa Chuño y la Quebrada del Diablo, permitiendo llegar a los poblados azapeños de las Maytas, San Miguel, El Gallito y Las Animas (Figura 4).

Figura 4. Camino Real de Potosí en cercanías del valle de Lluta, Tablatablane (Fotografía: Carlos Choque)
Figure 4. Royal Potosí Road in vicinity of the Lluta Valley, Tablatablane (Photo: Carlos Choque Mariño)



El tercer camino corresponde a la Ruta Transversal por Azapa N°3. Esta ruta conecta la desembocadura del río San José con la precordillera, en la zona que va desde Chapiquiña a Belén, y al igual que la ruta de Lluta está asociado a asentamientos prehispánicos, recursos hídricos y tierras agrícolas, pues a lo largo de su recorrido es posible encontrar los pueblos de San Miguel, Umagata y Livilcar. A diferencia del valle de Lluta, el de Azapa posee aguas dulces, lo que permitió el cultivo de calabazas, ají, hojas de coca, etc. (Figura 5).



Figura 5. Camino al pueblo de Livilcar (Fotografía: Renato Aguirre Bianchi).
Figure 5. Road to the village of Livilcar (Photo: Renato Aguirre Bianchi).



La última vía es conocida por los arqueólogos como “Ruta Longitudinal Costera Nº4”, esta comienza en la desembocadura del río San José, en la intersección de las rutas Nº1 y 2. De ahí la ruta se dirige por la zona de pampa Acha hasta el denominado valle de “Chaca”, cruzándolo donde actualmente se encuentra la carretera de la ruta 5 norte. Luego este prosigue en dirección a la quebrada de Camarones, donde se divide en diversas direcciones. La primera hacia el Oeste con dirección a la desembocadura; y la segunda al Este en dirección de la quebrada de Chiza y luego hacia la región de Tarapacá (Figura 6). De lo anterior se desprende que, a la llegada de los españoles, el actual norte de Chile era un mosaico de redes viales, lo que explica la intensa actividad económica, que hubo en esta región de los Andes (Hyslop 1984; Vitry 2000). En síntesis, las redes viales tenían la particularidad de representar un complejo sistema administrativo tecnológico, económico y cosmológico, pues a través de estas se enlazaban diversas regiones, zonas de producción con centros de consumo; se movilizaban diferentes tipos de productos, poblaciones al servicio del Estado, ejércitos y dirigentes de alto rango jerárquico, entre otras cosas.



Figura 6. Camino colonial de Arica al valle de Codpa (Fotografía: Renato Aguirre Bianchi).
Figure 6. Codpa Valley colonial Arica road (Photo: Renato Aguirre Bianchi).



LOS CAMINOS REALES Y LOCALES EN EL CORREGIMIENTO DE ARICA

Los caminos reales aparecieron como concepto en la legislación hispana durante la Baja Edad Media y luego las adecuaciones y reinterpretaciones de las ordenanzas, fueros y leyes sobre los caminos lograron ser sistematizadas bajo los reinados de los reyes católicos y Felipe II (Pérez 2001). Además, fue durante la guerra de Granada que hubo un fuerte impulso en la construcción de caminos, que unieron las ciudades y puertos de los reinos cristianos. Asimismo, se dio paso a la legislación de caminos, mesones, seguridad y limitación de los privilegios de los nobles sobre las obras viales.

La Corona tuvo un claro interés económico y político en la administración de los llamados “caminos reales”, ya que tuvieron un sentido público y de utilidad general, por lo cual adquirieron el carácter de camino principal, proyecto regio y “la protección real y los beneficios de acogerse a ellas” (Pérez 2001: 39). Dichas motivaciones ideológicas y prácticas requirieron de la construcción de obras viales en los territorios en la península Ibérica. Sin embargo, en las áreas nucleares de América, los caminos ya existían, por lo cual no sufrieron de los mismos males endémicos de la administración hispana, pues tanto en los Andes como en Mesoamérica, las civilizaciones indígenas realizaron diseños, construcciones y



administraron los caminos de manera eficiente, situación que será observada y aprovechada por las autoridades hispanas en el virreinato de Nueva España y Perú.

En el siglo XVII el Corregimiento de Arica tuvo la visita Fray Antonio Vázquez de Espinosa, quien en *Compendio y Descripción de las Indias Occidentales*, da cuenta de la existencia de numerosos Caminos Reales⁴, que están acompañados de tambos y mesones para viajeros y arrieros (Duffait 2012). De igual forma, expresó que los caminos en la sierra deben sortear “muchas cuestras, quebradas y algunos valles” (Vásquez de Espinoza 1948: 363). Señalando además 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 Potosi por la temporada echan a engordar sus mulas” (Vásquez de Espinoza 1948: 478). Uno de los valles descritos por el Carmelita fue Lluta, que está localizado al norte de Arica y alcanzando una extensión media de 80 kilómetros o 16 leguas, y que se caracteriza por un curso constante de agua, la que por su alta concentración de sales solo permite la producción de maíz, trigo, hortalizas y forrajes para los animales menores y mayores (Torres y Acevedo 2008). Por lo tanto, fue la ruta más propicia a Potosí antes de adentrarse en el desierto y los Altos de Arica (Dagnino 1909). La existencia de pequeños 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 parajes. Asimismo, se evidencia la presencia de 10 pascanas y 14 apachetas de diversos tamaños entre Copataya (Sierra) y Chapisca (Costa).

Los caminos existentes de origen prehispánico fueron reutilizados por los españoles, estos le dieron un mayor dinamismo, obligando además a las distintas comunidades serranas y costeras al mantenimiento de dichas rutas, práctica que se extendió hasta mediados de la década de 1960 en las antiguas Subdelegaciones de Molinos, Putre y Belén⁵. La utilización de estos caminos fue permanente, pues los embarques de azogues y demás mercancías, requirieron de numerosas recuas de llamas y mulas. Por tanto, existió una fuerte circulación de arrieros entre Arica y Potosí, junto a enormes cantidades de animales de carga, pues el peso máximo a transportar por cada mula fue de 2 quintales o en su defecto “2 atados” o “dos badanas” (Apey 1990: 72)⁶.

Diversos documentos del siglo XVII y XVIII, citados por Vicente Dagnino, Mario y Jorge Hidalgo, proporcionaron una referencia sobre el emplazamiento y localización de los caminos reales que unieron a la ciudad de Arica con el resto del virreinato peruano. Un análisis de dichos documentos, además de

⁴ Algunos referencias a los caminos de Arica, fueron desarrollados por: Thérèse Bouysse-Cassagne y Juan Chacama en el artículo “Partición colonial del territorio, cultos funerarios y memoria ancestral en Carangas y precordillera de Arica (Siglos XVI-XVII)”.

⁵ Información proporcionada por el vecino de Socoroma, Nerí Choque Mamani, 65 años. El mantenimiento de tales caminos fue evidenciado por Guamán Poma de Ayala, pues declara la existencia de CapacÑanTocricoc, los gobernadores de los Caminos Reales, que debían tener los “caminos muy adherados y limpios y en las cienagas puesto piedras y puentes”.

⁶Las dos cargas equivalen a 92 kilogramos, es decir, lo mismo que dos quintales.



nuevos antecedentes y datos etnográficos, permiten la localización de diversas zonas y pueblos citados, como por ejemplo Hulibaya⁷, San Jerónimo de Poconchile⁸, Huanta⁹ y Chapixa¹⁰, entre otros.

La visita y recorrido 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 (Trelles 1991), sitio donde los arrieros pernoctaban y pastaban sus mulas¹¹. Luego, siguiendo hacia el norte, el camino se adentra en la parte baja de Lluta, en la zona agrícola conocida hasta la actualidad como Chacalluta, 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. Una parada obligatoria se debió realizar en “Tambo de Guanta, que es camino de Potosí, donde hay muchas estancias de indios” (Vásquez de Espinoza 1948: 479) y que está ubicada a 6 leguas de la ciudad (Figura 7). Luego el camino se enfila a Churiña y Chapixa o Chapisca, y sube por la quebrada de Itire, que Vázquez de Espinoza, denominó como “Quebrada Blanca” (Vásquez de Espinoza 1948: 479), que está ubicada a un costado del pueblo de Chapisca, recorriendo hacia las apachetas de Hospicio y adentrarse en la cuesta de Quipacagua y llegar hasta la bifurcación del mismo nombre, que da paso a la pampa Culilluni, y luego hacia el Tambo de Zapahuira, siendo un recorrido de unas 11 leguas (Figura 8).

⁷ “Visita religiosa a la ciudad de San Marcos de Arica realizada por el licenciado don Martin Norberto de Zelaya”, 1789, Citado por Alberto Díaz.

⁸ Alan Durston y Jorge Hidalgo, “La presencia andina en los valles de Arica, siglos XVI-XVIII: Casos de regeneración colonial de estructuras archipelágicas”.

⁹ 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.

¹⁰ 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.

¹¹ 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.



Figura 7. Tambo Inka y colonial de Huanta, valle de Lluta (Fotografía: Carlos Choque Mariño).
Figure 7. Tambo Inka and colonial of Huanta, Lluta Valley (Photo: Carlos Choque Mariño).



Desde el Tambo de Zapahuira, el camino asciende a las alturas de Copataya¹², donde se introduce a la altiplanicie de la actual provincia de Parinacota, pasando por Choquelimpe¹³, y luego por el pueblo de Parinacota. En este último lugar, el “Camino Real de Potoci” se intercepta con el “Camino Real de Paz”¹⁴. Igualmente, 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” (Vázquez de Espinoza 1948: 479). La zona de Copataya fue estratégica pues permitía el acceso a la sierra y a diversas rutas locales, además 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, cosarios y filibusteros. Por ello, las poblaciones de Socoroma, Zapahuira y Murmuntane, denominaron hasta la actualidad a dicho cerro y apacheta, como “Cerro Potosí”. La

¹² 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” (Dagnino 1909: 113), ante la alarma originada por Spilberg en 1617. Vázquez de Espinoza, también identifica a Copataya, “que es de temple frio y sierra” (Vásquez de Espinoza 1948: 481).

¹³ Carlos Serrano. “El rol de las llamas en la minería potosina (siglos XVI-XIX)”. En: *Congreso* 2003, 22.

¹⁴ Archivo Arzobispal de Arequipa (En adelante AAA), Vicaria Arica, Belén, Legajo único, “Demarcación y lista de contribuyente de diezmos”, foja 6.



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, Marques 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”¹⁵.

Figura 8. Apacheta de Culilluni en Camino Real de Potosí (Fotografía: Carlos Choque Mariño).

Figure 8. Culilluni on Royal Road from Potosí apacheta (Photo: Carlos Choque Mariño).



¹⁵ ANH, Archivo Administrativo Arica, Legajo 1, Pieza 4, “Correspondencia de los oficiales de las Cajas reales de Arica entre los años 1607 – 1617”, fojas 184r y 184v.



Otras referencias complementarias a las descritas son proporcionadas por Mario Rivera en 1995, señalando que el camino se orienta hacia Sajama, y luego a Turco, tomando posteriormente dirección sur hacia de Colquamarca y Andamarca. Además, el pleito de Lope de Mendieta con el Fiscal Antonio de Álvarez, por los indios de la encomienda de Guachacalla, informa que en la zona de Colquamarca, 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”¹⁶. A continuación, la ruta se dirige a las salinas de Garci Mendoza, pampa Ullagas, Cordillera de los Frailes, Porco y finalmente Potosí¹⁷. 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 Portezuelo, y luego hacia el anexo de Guallatire, donde se conecta al “Camino Real de Carangas”, para unirse nuevamente 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 es una ruta árida y solo usada de manera ocasional o de bajada a la costa, pues no tuvo fuentes de agua lo largo de unas 15 leguas. Dicha ruta es evidenciada por Jorge Hidalgo, en el estudio de la visita de tierras de Diego de Baños en 1643, pues menciona que los bienes de Gonzalo de Valencia, donde el “pedazo de tierras que dicha cienaga se le dio tiene por linderos y límites por la una parte el río y por el otro el camino real de Azapa” (Hidalgo 2004: 462). Por ello, Lluta fue el camino principal, pues tuvo abundantes aguas y forrajes para los animales del trajín del azogue, plata y mercancías.

En el año 1787 el Intendente de Arequipa, don Antonio Álvarez y Ximénez, emitió una Real Orden, para la realización de la visita del territorio, encargando al presbítero Mariano 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 diezmos¹⁸. En dicho documento se logran identificar cuatro caminos reales y tres locales (Figura 9).

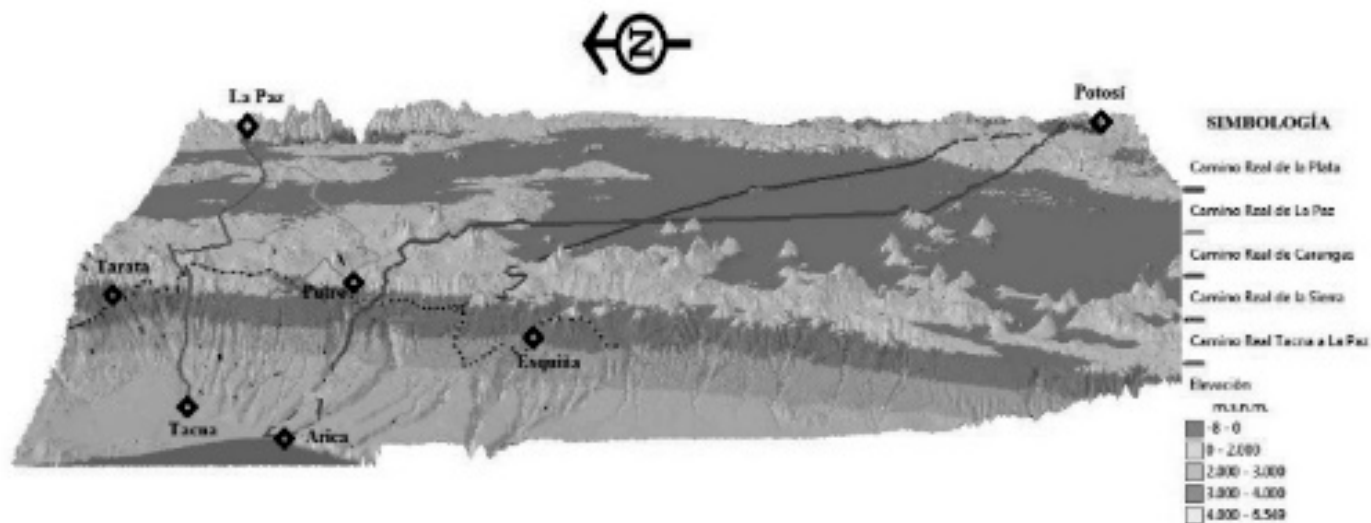
¹⁶Archivo General de Indias (en adelante AGI), Justicia 658, “El fiscal contra Antonio Álvarez, vecino de la Ciudad de la Plata sobre el derecho a la encomienda de Guachacalla”.

¹⁷Archivo de la Nación Argentina (En lo sucesivo ANA), Hacienda, Legajo 53, Expediente 1360.

¹⁸AAA, “Demarcación y lista...”, fojas 10 a 25.



Figura 9. Caminos reales en la jurisdicción de Arica (Fotografía: Carlos Choque Mariño).
Figure 9. Royal roads in the jurisdiction of Arica (Photo: Carlos Choque Mariño).



El primero de ellos, se identifica entre los deslindes de los anexos de Socoroma y Pachama, pues el límite norte Pachama es el “Camino Real de Potosí”. La segunda mención, corresponde al “Camino Real de la Sierra”¹⁹, que está a una distancia de tres y media leguas de Socoroma y que se une a la ruta a Potosí en la base del cerro Copataya. Igualmente, el pueblo de Putre también tuvo por frontera el “Camino Real de la Sierra”, a una distancia de dos leguas en lado oriental. La tercera mención la localizamos en el pueblo de Guallatire, que tuvo por lindes el “Camino de Choquelimpie” a distancia de cuatro leguas en el norte y por el sur con “Camino Real de Carangas”, que está a una distancia de tres leguas²⁰; 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 Parinacota²¹, el límite norte fue el “Camino Real de La Paz”, a distancia de dos leguas.

En consecuencia, podemos 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 Charcas, a diferencia de la larga ruta que sale desde Cobija o Buenos Aires. Las autoridades hispanas dieron a estas redes troncales nombres de “caminos reales”, los cuales se superpusieron a los caminos incas y pre-incas. Igualmente, 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 2.000 kilómetros. 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, los que participaron activamente en el comercio colonial, ya sea proporcionado forrajes o siendo arrieros. Por otro lado, los caminos locales cumplieron un rol fundamental para las economías indígenas, pues permitieron el acceso de los recursos comunales y la fuerza de trabajo de las redes regionales y

¹⁹ AAA, “Demarcación y lista...”, fojas foja 3.

²⁰ AAA, “Demarcación y lista...”, fojas 4 y 5.

²¹ AAA, “Demarcación y lista...”, foja 6.



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 10).

Figura 10. Camino colonial a las minas de Campanani, occidente de Socoroma (fotografía: Carlos Choque Mariño).

Figure 10. Colonial road to the mines of Campanani, West of Socoroma (Photo: Carlos Choque Mariño)



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, que tuvo 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.

El uso de tales vías de comunicación implicó además una serie de obligaciones culturales y productivas, que se mantuvieron hasta mediados de la década de 1960. Tales deberes fueron 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 territorio,



que dejaron de utilizar dichos caminos a mediados de la década de 1990. Respecto al Camino Real de la Sierra, este es ocupado de manera ocasional por algunos vecinos de Putre, Socoroma y senderistas nacionales o extranjeros. De igual forma su uso ritual se confina a los meses de febrero y mayo. En el primer mes los jinetes y cabalgaduras 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, algunos artefactos religiosos son depositados en las apachetas que se ubican en los caminos de Putre y Socoroma. Finalmente cabe mencionar que dichos caminos, surgidos en tiempos pre-incas, denominados más tarde Qhapaq Ñan, luego “caminos reales” y últimamente “caminos 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.

Agradecimientos

El presente artículo es producto del proyecto Fondecyt N° 11130024 y UTA MAYOR 5745-16.

BIBLIOGRAFÍA

- Apey, M. (1990). Arica: Enclave costero del circuito comercial. Lima – Charcas (1545 – 1700). En Bravo, G. (Editor) *Economía y comercio en América hispana*, pp. 5-25. Santiago: Universidad de Chile.
- Botero, S. (2007). Redescubriendo los caminos antiguos desde Colombia. *Bulletin de l'Institut Français d'Études Andines* 36(3), 343-352. <https://bifea.revues.org/3505>
- Briones, L. y Chacama, J. (1983). Rutas y sistemas de arte rupestre en el desierto Tarapaqueño. Ponencia presentada al *Congreso Internacional de Arte Rupestre, Arica*.
- Cavagnaro, L. (1988). *Materiales para la historia de Tacna, dominación hispánica (Tomo 2)*. Tacna: Caja Municipal de Tacna.
- Contreras, C. (1999). La minería peruana en el siglo XVIII. En S. O'Phelan (comp.) *El Perú en el siglo XVII. La era borbónica*, pp. 13-35. Lima: PUCP, Instituto Riva Agüero.
- Contreras, C. (2010). La minería en el Perú en la época colonial tardía, 1700-1824. Chocano, M., Contreras, C., Quiroz, F., Mazzeo, C. y Flores, H. *Economía del periodo colonial tardío*, pp. 103-168. Lima: Ediciones Banco Central del Perú/Instituto de Estudios Peruanos.
- Dagnino, V. (1909). *Correjimiento de Arica*. Arica: Imprenta La Época.
- Dauelsberg, P. (1983). Investigaciones arqueológicas en la sierra de Arica, sector Belén. *Chungará* 11, 63-84.
- Duffait, E. (2012). 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.). *Chungará* 44(4), 621-635. <https://doi.org/10.4067/S0717-73562012000400006>
- Erickson, C. (1997). Making human space: archaeology of trails, paths, and roads. Snead, J. Erickson, C. and Darling, A. (editors) *Landscapes of movement: trails, paths, and roads in anthropological perspective*, pp. 2-19. Philadelphia: University of Pennsylvania Museum of Archaeology and Anthropology.



- Erickson, C. (2000). "Los caminos prehispánicos de la amazonia boliviana". En M. Cardale de Schrimppff y L. Herrera (Editores) *Caminos precolombinos: las vías, los ingenieros y los viajeros*, pp. 15-42. Madrid: Instituto Colombiano de Antropología e Historia.
- Fisher, J. (1977). *La producción de plata en el Virreinato del Perú, 1776-1824*. Lima: Instituto de Estudios Peruanos.
- Gordillo, J. y López, M. (1987). Evidencias Tiwanaku en los valles del Caplina, Sama y Locumba: Un análisis preliminar. Ponencia presentada al *Simposio Emergencia y Desarrollo Tiwanaku*, Universidad de Tarapacá. Manuscrito.
- Hidalgo, J. y Díaz, V. (1985). Carta del Obispo de Arequipa sobre los indios del Corregimiento de Arica: 1620-1638. Cuatro documentos inéditos. *Chungará* 15, 77-97.
http://www.chungara.cl/Vols/1985/Vol15/Cartas_del_Obispo_de_Arequipa_sobre_los_indios.pdf
- Hidalgo, J. (1993). Algunas notas para la historia del olivo en Arica. *Idesia*, Vol. 12, 31-50.
- Hidalgo, J. (2004). "Pescadores del litoral árido de los valles y quebradas del norte de Chile". En *Historia Andina en Chile*, pp. 431-470. Santiago: Editorial Universitaria.
- Hidalgo, J. (2004). *Historia andina de Chile*. Santiago: Editorial Universitaria.
- Hyslop, J. (1984). *The Inka road system*. Orlando: Academic Press.
- Muñoz, I. y Briones, L. (1996). Poblados, rutas y arte rupestre precolombinos de Arica: Descripción y análisis de sistema de organización. *Chungará* 28(1 y 2), 47-84.
http://www.chungara.cl/Vols/1996/Vol28-1-2/Poblados_rutas_y_arte_rupestre_precolombinos_de_Arica.pdf
- Muñoz, I. y Choque, C. (2013). 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. *Historia* 46(II), 421-441. <http://revistahistoria.uc.cl/index.php/rhis/article/view/58/52>
- Pérez, M. (2001). Los caminos reales de América en la legislación y en la historia. *Revista de Indias* LVIII(1), 33-60. <https://doi.org/10.3989/aeamer.2001.v58.i1.227>
- Rivera, M. (1995). Arica en las rutas de tráfico de Potosí: algunas consideraciones sobre la sociedad andina del siglo XVIII. *Revista Chilena de Antropología* 13, 99-136. <https://doi.org/10.5354/0719-1472.1995.17522>
- Rosenblitt, J. (2014). De arrieros a mercaderes. Orígenes de los comerciantes de la Región Tacna-Arica, *Revista de Indias* LXXIV(260), 5-66.
<http://revistadeindias.revistas.csic.es/index.php/revistadeindias/article/viewFile/948/1022>
- Santoro, C.M. (1983). Camino del Inca en la sierra de Arica. *Chungará* 10, 47-55.
<http://www.jstor.org/stable/27801766>
- Serrera, R. (1992). *Tráfico terrestre y red vial en las Indias españolas*. Madrid: Ediciones Lunweg.
- Torres, A. y Acevedo, E. (2008). 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. *Idesia* 26(3), 31-44.
<https://doi.org/10.4067/S0718-34292008000300004>

Choque, C. 2017. Caminos reales y troperos. Las redes viales coloniales y las comunidades andinas en los altos de Arica (siglos XVI al XVIII). *Revista Chilena de Antropología* 36: 412-429
doi: 10.5354/0719-1472.2017.47683



Trelles, E. (1991). *Lucas Martínez Vegazo: funcionamiento de una encomienda peruana inicial*. Lima: PUCP.

Wallace, D. (1991). The Chincha roads: Economics and symbolism. In: Ch. Trombold (Editor) *Ancient roads networks and settlement hierarchies in the new world*, pp. 253-263. New York: Cambridge University Press.

Vázquez de Espinoza, A. (1948). *Compendio y descripción de las Indias Occidentales*. Washington, D.C.: Smithsonian Miscellaneous Collections.

Vitry, C. (2000). *El nevado de Carchi*. Salta: Editorial Gofica.

Recibido: 24 Abr 2017

Revisado: 22 May 2017

Aceptado: 28 Sep 2017