

López Beltrán, Clara (2016). *La Ruta de la Plata: de Potosí al Pacífico, caminos, comercio y caravanas en los siglos XVI y XIX*. La Paz: Plural Editores, 148 p., ISBN: 978-99954-1-697-3

Pedro Gonzalo Alroc Aliaga Mollinedo¹

En el presente libro, la autora aborda la institución de un Camino Real entre varios que tuvieron pervivencia en el período virreinal. De las muchas vías camineras y ultramarinas que [des]articulaban las macroregiones, el estudio recayó en el camino real Potosí-Arica, retomando la lectura que Assadourian hiciera en 1982 sobre la existencia de un polo de crecimiento y las propuestas de la gestación de un circuito económico-regional en torno a la producción minera de Potosí.

El camino real Potosí-Arica fue denominado como la Ruta de Plata en evidente implicancia con el trans-

porte de los quintos reales de la producción argentífera charqueña. La propuesta del texto constituye un interesante ejercicio de análisis sobre las dinámicas de articulación que desarrolló el polo de crecimiento potosino. En el abordaje de tal espacio, concreto en sus delimitaciones territoriales, se trata de identificar y de relacionar las características físicas del medio ambiente [al trazado de la ruta], la población [ante todo la región étnica Caracara] y los lazos económicos, religiosos y culturales que supone el trajín de mercancías.

El trazado de la ruta se valió de sendas prehispánicas que los pobladores Caracara, Quillacas y Caranagas habían utilizado para mantener contacto entre sí. Más tarde, se utilizaron en la articulación caminera

1 Estudiante de 4to. año en la Carrera de Historia de la Universidad Mayor de San Andrés. Correo electrónico: peeter-147@hotmail.com

del imperio incaico y en el período Virreinal esta ruta se legisló, promocionó y protegió procurando que se extendiera por los espacios geográficos incorporados a la Monarquía. A colación, la autora plantea una reminiscencia de las vías que se articularon al polo de crecimiento económico de Potosí: el camino hacia el norte, que era la vía Potosí-Lima y que transitaba por los corregimientos de La Paz y Chucuito, que integraba al comercio regional la producción de los corregimientos mencionados.

Otra fue la vía hacia el sur que vinculaba Potosí con Buenos Aires, con un trazado de unas 535 leguas o 2.980 km. La ruta hacia el sur generó y articuló las economías regionales de las fincas y estancias de Tarija y el comercio de yerba mate del Paraguay. La vía hacia el este conectó Potosí y el Oriente, articulando las economías de Cochabamba y Mizque con productos alimenticios agrícolas, de Santa Cruz con los productos de azúcar y algodón, además de la producción azucarera y manufacturera de las misiones jesuíticas. La vía hacia el oeste era aquella que conectaba Potosí con Arica, tema central del libro. Estos aspectos son detallados en el capítulo primero.

El capítulo segundo señala la importancia de la producción argentífera potosina como articuladora de un circuito económico-regional y, lo importante, su relación con la Ruta de la Plata. Con todo, el tránsito de los caminos generó circuitos económicos regionales como el trayecto del mercurio desde el norte y el circuito de mulas por el sur. Para el caso de la Ruta de la Plata, la autora anota que algunas localidades eminentemente agrícolas se involucraron en el comercio y la prestación de servicios como la arriería, la herrería, la fabricación de textiles bastos, la venta de productos y el hospedaje, haciendo despertar la economía regional a partir de la minería.

Estos itinerarios, a saber de la autora, soportaron un intenso tráfico y resolvieron necesidades de comunicaciones urgentes e imprescindibles; además, actuaron como comunicantes que estimulaban y organizaban espacios geográficos irradiando prosperidad y cultura. Por ello estas dos rutas generaron itinerarios culturales de intercambio material e inmaterial, debido a que cada “travesía caminera tiene asociadas unas referencias históricas, acompañadas por producciones artísticas, arqueo-

lógicas y literarias” (pág. 8). Aquello tiene que ver con la relación que existen el uso del Qahpaq Ñan en varios tramos de la Ruta de la Plata, así como el uso de los tambos incaicos y la cercanía de comunidades indígenas, además de la relación, nada casual y que merece una mayor investigación, del trazado de la ruta y la presencia de iglesias en su entorno. Por estas razones, se afirma que el recorrido de las rutas está envuelto de significados, de prácticas e imaginarios que se ligan en algunos aspectos a la religión cristiana y a la cosmovisión andina.

El libro se constituye, al mismo tiempo, en un trabajo descriptivo, paso a paso, sobre los trajines, de las paradas de descanso y abastecimiento. El camino de Potosí a Arica o Ruta de la Plata recorre unos 500 km equivalentes a 90 a 100 leguas españolas. Tomando en cuenta la distancia, la ruta fue estudiada en cinco grandes etapas: 1) la región de las minas; 2) el reino de las llamas; 3) volcanes y pastizales; 4) el desierto y 5) el puerto y su entorno. El capítulo tercero recoge estas etapas y las desarrolla a manera de una relación geográfica itinerante de los espacios que comprendió dicho recorrido.

Tras el descenso en la producción minera de Potosí, en la segunda mitad del siglo XVIII, otro trayecto se vitaliza: su trazado ronda los 600 km y es el camino de Potosí a Cobija conocido como la Ruta del Pescado. Este último es el tema que aborda el capítulo cuarto que señala que dicha ruta sirvió para agilizar el descargo de los minerales en el litoral del Pacífico hasta enganchar con la flota española. Cuando Potosí entró en crisis productiva y con la creación del virreinato del Río de La Plata (1776), se cambiaron algunas tendencias geo-históricas de Charcas que desplazaron la red de apoyos territoriales primordiales hacia nuevos destinos geográficos. A mediados del siglo XVIII, anota la autora, la actividad charqueña aprovechó el nuevo camino como un pulmón donde oxigenarse y como una vía de descargo de la mercancía de contrabando, en particular de metal de plata, hacía Brasil y España peninsular. El capítulo quinto, finalmente, nos presenta los detalles que suponen los trajines tanto en la Ruta de la Plata y la Ruta del Pescado.

Partiendo de la propuesta de Assadourian sobre el desarrollo de un polo de crecimiento desde Potosí, la

autora, a colación, plantea acertadamente que esta producción suponía el intercambio de las mercancías, mediada por el trajín de la Ruta de la Plata: es decir, que el circuito económico de Potosí alrededor de la producción, distribución, cambio y consumo del metal de plata, articuló y configuró espacios de conexión. El polo de atracción económica se complementa, sin duda, con la articulación de los caminos terrestres y marítimos. La producción argentífera potosina desarrolló un circuito de economías regionales vinculadas directa o indirectamente con la primera. En dicho intercambio entre Potosí y las demás regiones suponía un factor determinante del trayecto que debieran seguir las mercancías de un lado hacia el otro. Entre tantas rutas que hacían parte de ello, la ruta Potosí - Arica posee una importancia relevante. Caracaras, Quillacas y Carangas, Chipayas y Urus son los grupos étnicos que poblaron y pueblan los territorios por los cuales se articuló la Ruta de la Plata. Esto benefició en cierta medida el desarrollo de las economías de los pueblos de indios y de las comunidades. Este trabajo

recuerda y propone las investigaciones a las que pueden estar sujetas las regiones, entendidas como espacios económicos, para su estudio vinculado al desarrollo de un “espacio económico-cultural charqueño”.

Para finalizar, la obra de Clara López Beltrán propone nuevos campos de investigación, por ejemplo, abordar las distintas rutas que, en el período virreinal,[des]articularon las regiones del conjunto de las Provincias ultramarinas de la Monarquía española y en especial del espacio charqueño. El texto también estimula la profundización de la misma temática abordando cómo la Ruta de la Plata produjo y reprodujo imaginarios y enclaves económicos, o bien, estudios de caso de las comunidades que formaron parte, compulsiva o impulsivamente, de este recorrido y la manera en la que se trastocó su actividad productiva, el vínculo y la relevancia de su des empeño en el trajín. Por esta razón y para el gusto de un buen lector, la obra de la historiadora López Beltrán resulta estimulante además de propositiva y estas líneas son, por lo tanto, una invitación a su lectura.