



La ruta colonial de Potosí a Cobija y la vieja nueva praxis de modelos andinos mercantiles

The Potosi-Cobija colonial route and the old-new praxis of Andean mercantile models

Francisco García-Albarido¹  <https://orcid.org/0000-0001-8131-341X>

¹ Departamento de Antropología, Universidad de Pittsburgh, Pittsburgh, ESTADOS UNIDOS.

Email: frg19@pitt.edu

Resumen

Este artículo discute la implementación de los modelos mercantiles del transporte en el caso de la ruta Potosí-Cobija a la luz de las evidencias de la propia praxis nativa. Primero, la ruta colonial es localizada sobre la base de documentos del siglo XVIII e inicios del XIX para ser objeto de teledetección e inspección arqueológica. Los resultados demuestran la prominencia del trabajo nativo como motor de los flujos mercantiles, lo que es observado en un sistema de lugares tradicionales de descanso (pascanas) y asentamientos de pastores. La continuidad en las prácticas indígenas incluye la independencia de infraestructuras oficiales, incluso en épocas Inca y Borbónica, aunque un sistema de postas arqueológicas testimonia la materialización del modelo ilustrado español en la ruta. Se propone que la ruta es fruto del movimiento nativo, pero que su biografía responde a la fusión de modelos y prácticas mercantiles y andinas de transporte. La síntesis de datos arqueológicos e históricos sugiere un movimiento temprano bajo cánones inca en caminos y tambos, seguido por la parcial mercantilización post Toledana de arrieros y trajines y de la implementación andina de los deseos borbónicos después de la independencia.

Palabras clave: Potosí, trajines, caminos, pascanas, postas.

Abstract

This article discusses colonial mercantile transport models on the Potosí-Cobija route in light of remaining evidence of native transport praxis. First, researchers use XVIII and XIX century documents to localize the route for subsequent remote sensing and archaeological survey. The results, including evidence of a system of traditional rest stops (*pascanas*) and shepherd settlements, suggest that native efforts played a crucial role in early mercantile flows. One commonality among native transport practices, even during Inca and Bourbon times, is their independence from any official road infrastructure. Thus, a system of inns testifies to the influence of the Spanish Enlightenment on the Potosí-Cobija route. While the route itself was the result of continuous flows of native people, its story reflects the fusion of mercantile and Andean transportation models and practices. Synthesis of archaeological and historical information suggests early colonial flows under Inca canons of roads and inns (*tambos*), followed by post-Toledo partial merchantilization with muleteers and mule trains, and Andean implementation of Bourbon dictates in the wake of Bolivian independence.

Keywords: Potosi, mule trains, roads, *pascanas*, inns.

Recibido: 28 junio 2021. Aceptado: 8 septiembre 2021.

Introducción

Las rutas arqueológicas son impronta del movimiento pasado y producto de la sumatoria de acciones significativas que articularon amplias regiones por períodos prolongados (Snead, 2012). Estas acciones obedecen a motivaciones sociales, políticas y rituales, y no deben reducirse a meros intereses económicos (Berenguer y Pimentel, 2017). La configuración de una ruta, no obstante, obedece también a modelos de organización del transporte promovidos desde el poder, los que dejan su marca en el paisaje y en el registro material asociado. En el caso andino, el imperialismo inca habría reconfigurado movimientos regionales y caminos locales para sus propios fines políticos (D'Altroy y Earle, 1985; Hyslop, 1990; Julien, 2012), aunque sin suprimir continuidades regionales en modos, medios y agentes (Nielsen, 2017; Nielsen et al., 2019; Pimentel et al., 2017), ni la autonomía económica de las comunidades a lo largo de las rutas (Garrido, 2016).

En este artículo nos preguntamos por las transformaciones introducidas por el imperio español en los caminos y el transporte andino, en su intento de integrar la región a una economía mercantil de escala extracontinental, considerando para el caso de estudio en la ruta Potosí-Cobija: i) marcos institucionales, ii) la praxis nativa en ruta. A través de la comparación entre modelos coloniales de transporte y evidencias arqueológicas de la praxis, este artículo discute cómo viejas y nuevas prácticas se fusionaron para dar vida al movimiento mercantil andino en una de las principales rutas coloniales del Alto Perú. El caso ilustra la articulación inicial del modelo inca con modelos mercantiles, el débil control territorial de la ruta colonial, la implementación andina de modelos borbónicos (aunque después de la independencia) y la larga continuidad del trabajo indígena como motor del transporte.

La arteria Potosí-Cobija por más de trescientos años alimentó al mercado potosino, permitiendo el envío de parte de sus fabulosas riquezas argentíferas. El incesante movimiento entre Potosí y el Pacífico tuvo distintos capítulos; la biografía social, política y económica de esta ruta fue producto de la adaptación de modelos mercantilistas a una región nativa con densas tramas sociales, políticas y económicas preexistentes. La expansión mercantil en los Andes no se dio en un espacio vacío: limitaciones y oportunidades permitieron la consolidación gradual de flujos y rutas por geografías sociales y físicas complejas.

Clave para esta consolidación fue el tránsito permanente de los transportistas nativos por los remotos parajes de la ruta. Este tránsito fue posible gracias a conocimientos logísticos tradicionales y relaciones sociales preestablecidas, que independizaron al movimiento colonial de la necesidad de un sistema de infraestructura rutera (fuera de caseríos de pastores y algunos pueblos). El trajín constante produjo caminos de tierra o herradura, así como una serie de localidades de descanso que constituyen una ventana a las prácticas de transporte indígena, encontrándose la arqueología en una posición privilegiada para acceder a estas conductas.

En este artículo discutimos cómo los cánones inca de transporte continuaron funcionando en el contexto de los encomenderos; los efectos de la mercantilización post Toledana en las rutas y trajines, y la influencia de los modelos ilustrados borbónicos en la Potosí-Cobija posindependencia. Nuestros resultados, aunque preliminares, indican claras continuidades en la praxis nativa de transporte, la que, acomodando nuevos elementos, tuvo un importante rol en la articulación de la región con la economía mundial. Además del uso continuo de sitios tradicionales de acampada y de espacios pastoriles, los resultados también indicaron la existencia de

infraestructura formal, centralmente planificada, en la ruta. Lejos de las posadas coloniales del imaginario arqueológico, las postas de la república temprana representan, después del sistema inca de tambos, el único intento de dotar la ruta con lugares de apoyo al movimiento, como lo sugiere Nielsen (2011). En las siguientes páginas, la ruta colonial Potosí-Cobija es definida y localizada, discutiendo las prácticas de transporte registradas arqueológicamente y los nuevos marcos políticos y económicos en que se desarrollaron.

Nuevos viejos modelos del transporte mercantil andino

En los Andes, el imperialismo español intervino las rutas y el transporte produciendo escenarios particulares y cambiantes que deben ser analizados cuidadosamente. En los siguientes párrafos detallamos lo que la historiografía ha precisado mediante las investigaciones de Glave (1989), Sanhueza (1992, 2011) y otros.

Los primeros flujos mercantiles por los Andes fueron posibles gracias a la continuidad, aunque accidentada, del sistema inca de transporte. La “época de las cargas” se extendió desde la Conquista hasta 1560 o fines del XVI, dependiendo de la región, y se basó en el servicio personal de *apires* o cargadores, entregados por los curacas a los encomenderos, tal como en época inca, a modo de tributo (Glave, 1989). Los apires movieron en sus espaldas las primeras mercancías y pertrechos, acampando a cielo abierto o en caseríos al llegar la noche, aunque este modo de transporte se acompañó de caravanas de llamas en el caso de comunidades ganaderas (Glave, 1989). Los tambos continuaron funcionando durante los primeros años de la Conquista, pero la desorganización y el abuso colapsaron el sistema, encontrándose muchos tambos despoblados, dañados y sin ningún tipo de aprovisionamiento a fines de la década de 1530 (Glave, 1989).

Los españoles recurrieron a cánones incaicos para solucionar el problema, aunque con modificaciones (Vaca de Castro, 1909 [1543]). En su “Ordenanza de tambos”, el gobernador Vaca de Castro (1909 [1543]) mandó a las comunidades que servían en tambos a retomar el trabajo tal como se hacía durante la época de Guayna Qhapaq y a entregar comida, agua, leña y forraje a los caminantes. La Ordenanza obligaba a los encomenderos a movilizar sus comunidades para reparar tambos dañados, abasteciéndolos nuevamente con recursos y poblándolos con personal de servicio (Glave, 1989).

El gobernador criticó el uso de apires: si bien esta práctica venía funcionando desde época inca, durante ese tiempo las cargas eran de menor peso y las rutas tenían más tambos para descansar (Vaca de Castro, 1909 [1543], p. 464). La ordenanza reguló el peso máximo y ordenó pagos en coca, ají o cuentas de España, limitando el número de apires por español y la distancia a recorrer (Vaca de Castro, 1909 [1543], p. 469). Esta culmina indicando la cercana prohibición de emplear cargadores humanos y un plazo máximo para proveerse de bestias de carga (Vaca de Castro, 1909 [1543], p. 457).

Un nuevo intento regulatorio, también inspirado en el modelo inca, aconteció en Charcas en la década de 1560. Los funcionarios de la Bandera y de Lima inspeccionaron las rutas y reasignaron tareas de mantención y servicio a las comunidades del altiplano (Glave, 1989). Francisco de Lima, comisionado por la Audiencia de La Plata, basó dicha reasignación en la medición de distancias, el cálculo de jornadas de viaje y los conteos de población cercana a las rutas del Collao; esta reorganización prohibió nuevamente el servicio no remunerado de cargadores y personal de tambos (*tambocamayocs*), los tambos fueron definidos como lugares de venta de comida, leña, forraje y otros productos (Glave, 1989, p. 128).

Una campaña de crítica a los modelos anteriores comenzaría en la década de 1570, pujando por una mayor mercantilización de las rutas y el transporte. En este contexto, el virrey Francisco de Toledo tachó al servicio nativo en caminos y tambos como producto del “tiránico orden Inca” (Glave, 1989, p.141) y concentró sus esfuerzos en reestructurar las rutas de acuerdo con el modelo ibérico contemporáneo, basado en iniciativas privadas y transportistas asalariados. Este sistema funcionaba gracias a “ventas y mesones”, negocios particulares de alojamiento y alimentación, donde además se vendía leña y forraje y se arrendaban mulas. Estos “nuevos aires” tuvieron mucho de andino a pesar de lo anterior. En la década de 1580, Toledo concesionó “ventas y mesones” a españoles y grandes curacas y prohibió a los apires, sin embargo, volvió a redistribuir el trabajo a través de una nueva mita, la “mita de tambos y servicio de trajines”, la que, si bien tenía componentes y reminiscencias inca, obligaba a los corregidores al pago de salarios a los trabajadores indígenas del transporte y tambos (Glave, 1989, p. 172).

En suma, la “época de las cargas” comenzó con una fuerte dependencia del modelo inca, que se fue articulando gradualmente con el trabajo asalariado, la mercantilización de los servicios y la prohibición del servicio en balde de cargadores y *tambocamayocs*, entre otros aspectos impulsados por las autoridades españolas del virreinato. Este capítulo también forma parte de la biografía de la ruta Potosí-Cobija.

En el siglo XVI, los encomenderos de Atacama se involucraron fuertemente en el transporte de pescado seco y otras mercancías desde Cobija a Potosí, Porco y La Plata, mercados urbanos mineros de tierras altas (Sanhueza, 2011). Cargadores atacamas cargaban el pescado a pie hasta Atacama la Baja e incluso hasta Potosí (Sanhueza, 1992, p. 181), atravesando el desierto como un tributo a encomenderos y ricos curacas; estos últimos, residentes en Potosí y La Plata (Hidalgo, 2012, p. 118). A pesar de las prohibiciones, los flujos de cargadores humanos continuaron hasta fines de siglo en Atacama, tal como testimonian las fuertes denuncias hechas por los recién arribados corregidores en la década de 1590 (Sanhueza, 1992, p. 179). Una vez instalados los corregidores, serían las caravanas de llamas las que habrían mantenido los flujos a los mercados urbanos, negocio en manos de corregidores y curacas atacama (Sanhueza, 1992, p. 181). No es claro si llamas reemplazaron totalmente a los cargadores en la parte baja de la ruta o ambos modos fueron articulados, a pesar de las prohibiciones. No obstante, la tendencia era la de mercantilizar la actividad, y el cambio de siglo traería una nueva etapa en los Andes.

La iniciativa privada, el trabajo asalariado y la mercantilización de productos y servicios fueron la base para la aparición de compañías de trajinantes que dieron origen al verdadero transporte mercantil andino. Los “tratos y contratos” comenzaron a fines del siglo XVI, protagonizados por poderosos empresarios del transporte o “trajinantes”, entre los que se contaban comerciantes, oficiales reales, corregidores y curacas (Glave, 1989). Los trajinantes contrataban transportistas nativos a través de tratos con autoridades étnicas, grupalmente y a bajo precio, para mover todo tipo de mercancías entre puertos, ciudades, minas y haciendas (Glave 1989; López, 2016; Moreno, 1977). Los trajinantes principales producían, transportaban y vendían sus propios productos en destino, mientras que los menores transportaban mercancías ajenas.

Inicialmente, los trajinantes contrataban llameros especializados o *chacaneadores* (líderes étnicos mediante), dotados de animales cargueros y equipamientos de carga (Glave, 1989, p. 72). En un segundo momento, probablemente durante el XVII temprano, los trajinantes comenzaron a depender en buena medida de mulas (Moreno, 1977), animales que permitían viajar sin caminar, a mayores distancias, más rápido y con cargas más pesadas.

La revolución de los equinos y la expansión mercantil confabularon probablemente en la aparición de nuevos derroteros andinos de larga distancia que, tal como en el resto de la América hispana, correspondieron a simples caminos de herradura (Sanjurjo, 2012). Estos eran definidos por los propios interesados en el tráfico, los trajinantes, quienes debían velar por los flujos y los viajeros (Pérez, 2001, p. 52). Si los caminos suscitaban interés público por su relevancia económica, los propios interesados solicitaban a la Corona su nominación como “camino real”, obligando a los corregidores a asignar mano de obra para su mantención y al funcionamiento de “ventas” con precios regulados (Pérez, 2001, p. 39). Pocas iniciativas buscaron dicha nominación y muchos caminos de herradura funcionaron lejos de la supervisión realista. Todo esto en paralelo a un sinnúmero de caminos convergentes y divergentes, locales e indígenas de envergaduras variables.

La ruta de Potosí a Cobija no fue un camino real y su “carrera” a Potosí —que superó en ciertos momentos a la de Arica—, tampoco fue siempre legal. Este camino se consolidó a comienzos del XVII y fue usado por trajinantes locales, principalmente corregidores y sacerdotes de Atacama, quienes administraban la arriería indígena de mulares de larga distancia, pero también por pequeños trajinantes indígenas con mulas propias y otros actores (Sanhueza, 1992, 2011). El trájín de esta ruta movió diversas mercancías, algunas legales, otras no tanto, como conservas pesqueras locales, productos agroganaderos de la región, del Perú y Chile, plata y ultramarinos de contrabando, entre otras (Casassas, 1974; Hidalgo, 2012; Sanhueza, 1992, 2011b). Estas autoridades locales fueron justamente quienes lideraron el masivo contrabando que hizo florecer la ruta a fines del XVII, obligando al virrey Duque de la Palata, en la década de 1680, a prohibir el arribo de barcos provenientes del sur (Casassas, 1974, p. 104).

Durante el siglo siguiente, Cobija siguió siendo muy atractiva para el comercio con Perú y Chile gracias a sus rápidos y económicos trajines a Potosí de azúcar, arroz, cordobanes y artefactos de cobre, además de su importancia para el mercado negro (Arze, 2004 [1787]). El puerto era frecuentado por contrabandistas franceses, quienes, en connivencia con los corregidores locales, embarcaban plata potosina, lana de vicuña, pescado seco y agua, desembarcando productos europeos (Arze, 2004 [1787]; Bittmann, 1977; Casassas, 1974). De igual modo, comerciantes nativos o *rescatiris* trocaban pescado seco por coca o tejidos, el que era vendido en Potosí, Chuquisaca y Oruro (Sanhueza, 2011b).

La bonanza acabaría a mediados del siglo XVIII ante el endeudamiento de los arrieros indígenas. Los corregidores forzaban a los arrieros a trabajar por bajos salarios que no cubrían la pérdida de las cabalgaduras y otros imprevistos, lo que empeoraba cuando los salarios eran pagados con objetos de *reparto* (Arze, 2004 [1787]). La reposición de los equinos, mercancía controlada por los corregidores, generó su fuerte endeudamiento. Esto produjo escasez de arrieros en Atacama la Baja a mediados del XVIII y el descrédito del puerto entre los navegantes, luego de intentos fallidos de contratar trajines (Arze, 2004 [1787]). La crisis se profundizó por la incorporación de Potosí al Virreinato de La Plata (1776), que favoreció la salida por el Atlántico, y los conflictos armados de Tupac Amaru y Paniri en Atacama. Cobija se transformó así en un lugar aislado, habitado por “miserables” pescadores de congreso a fines de la era colonial (Arze, 2004 [1787]; Cajías, 1975).

Las rebeliones y la decadencia general del Imperio llevaron a los ilustrados borbones a una reingeniería del transporte y las rutas andinas a fines del XVIII, con un inédito interés por la inversión oficial en infraestructura. El nuevo modelo contemplaba un conjunto de regulaciones, aplicado a un sistema de postas de descanso y caminos formales, íntegramente diseñado y

construido mediante planificación estatal. Este modelo era otra aplicación de lo que se intentaba construir en la propia península durante la segunda mitad del siglo, con nuevas normativas que apuntaban a resolver el déficit de caminos formales y empedrados (Pérez, 2001, p. 44) y un decreto real de 1794 que ordenaba la construcción de un sistema de postas (Dánvila y Collado, 1886, p. 282; Diago y Ladero, 2009, p. 281).

La Corona trasladó el nuevo modelo a los Andes a través de la organización de un sistema de postas en el camino real entre Potosí y Buenos Aires. Varias casas de posta fueron definidas en lugares de importancia logística estratégica y se entregaron licencias comerciales a individuos para su establecimiento (Carrió, 1985 [1775]). Los “maestros de postas”, normalmente individuos importantes, las construyeron en dichos lugares, donde ofrecían alojamiento, vendían alimentos y arrendaban cabalgaduras a los viajeros y correos reales (Carrió, 1985 [1775]). Los precios eran fijados por la Corona, lo que junto con otras normativas hicieron posible el flujo oficial de la plata potosina al Atlántico. Haciendo eco del espíritu reformador borbónico, los funcionarios reales potosinos también planearon reactivar las rutas al Pacífico y particularmente a Cobija (Arze, 2004 [1787]), aunque dicho plan sería llevado a cabo luego de la expulsión de los españoles de Potosí.

En suma, las etapas arriba descritas abren una serie de interrogantes factibles de pesquisar en el propio registro material de la praxis que dio vida a la ruta a Cobija: ¿Hasta qué punto las sucesivas reorganizaciones coloniales transformaron el transporte nativo en la Potosí-Cobija? ¿En qué medida trajinantes e ilustrados cambiaron la fisonomía de los flujos y los caminos? ¿Qué aspectos constituyen continuidades de larga data en la ruta? Empecemos por esta última.

Antiguas prácticas en las rutas de los Andes centro-sur

El imperialismo europeo moderno tuvo que rearticular sistemas nativos de transporte consolidados y vitales, lo que dependió en buena medida de la logística y las prácticas existentes. En los Andes centro-sur (ACS), el colonialismo español no fue la excepción y el milenarismo nativo resultó clave en los nuevos flujos mercantiles.

La exploración humana de los ACS implicó alta movilidad desde el Pleistoceno Tardío (Latorre et al., 2013; Santoro et al., 2017), lo que habría consolidado rutas de larga distancia puneñas al 10.000 AP (Santoro et al., 2016) contemporáneas con claras estrategias de movilidad residencial y logística en la costa (Núñez et al., 2010) pero también en la puna seca (Capriles et al., 2018). La domesticación de los camélidos, acontecida en torno al 7000-6000 AP, y su uso como animal de carga desde aproximadamente el 5000 AP en la región, fortaleció rutas, estrategias y un modo de vida formativo de fuerte cuño pastoralista (Capriles, 2016; Clarkson et al., 2017; Núñez et al., 2006). Las llamas cargueras permitieron la intensificación de la interacción de larga distancia desde el 5000 AP y notoriamente desde el 2500 AP (Ballester y Gallardo, 2017), con la consolidación de las caravanas (Núñez et al., 2010) y la probable aparición de llameros especializados (Nielsen, 2013).

La preponderancia de las caravanas de larga distancia como mecanismo distributivo se encuentra al centro de varios modelos arqueológicos sobre las economías precolombinas de la región. En los modelos de circulación centralizada, flujos continuos de caravanas de camélidos habrían permitido el intercambio interregional bajo el control jerárquico de las élites de los principales nodos en las rutas (Lazzari et al., 2017). El de “movilidad giratoria” (Dillehay y Núñez, 1988; Núñez y Dillehay, 1979), plantea, por ejemplo, caravanas de intercambio entre

distintos ecotonos y especializaciones productivas dirigidas por élites regionales, que habrían fortalecido la sedentarización de poblaciones agricultoras desde tiempos Formativos; el de “complementariedad zonal” (Castro et al., 2016; Dillehay, 2013; Gallardo et al., 2017), otro ejemplo, plantea que las caravanas de larga distancia habrían conectado una jerarquía de nodos de intercambio con producciones excedentarias especializadas, coexistiendo con prácticas redistributivas y recíprocas.

Nuevos datos arqueológicos y arqueométricos han llevado al planteamiento de modelos de circulación descentralizada, en los que la distribución y el intercambio mayoritario habrían estado fuera del control total de las élites, en circuitos de múltiples direcciones y escalas, diferentes para cada recurso, con medios que no se limitaron a caravanas (Lazzari et al., 2017). El modelo de “intercambio inter-étnico” (Nielsen, 2009, 2013; Nielsen et al. 2019) plantea, por ejemplo, que las caravanas de llamas habrían sido, aunque importantes, solo una de las estrategias de movilidad coexistentes dentro de amplias redes de intercambio secuencial, desarrollado independientemente por diversas comunidades locales.

En Atacama, la presencia de bienes y recursos exóticos testimonia el ir y venir de viajeros que ascendieron y descendieron por los ACS. Flujos interregionales crecientes de caravanas fortalecieron nodos como San Pedro de Atacama, en rutas que conectaban selvas orientales con el Pacífico durante la era Tiwanaku, aumentando el movimiento de personas y recursos (Albaracín-Jordan et al., 2014; Knudson, 2008; Torres-Rouff et al., 2013). Si bien Tiwanaku mantuvo colonias en la costa, las rutas a tierras bajas no recibieron formalización ni infraestructura de control (De la Vega et al., 2017; Goldstein y Owen, 2001). El tráfico de tierras altas habría recaído en intermediarios: caravaneros especializados (Berenguer, 2004; Nielsen, 2013) que intensificaron los intercambios secuenciales y ampliaron la red de distribución interétnica del Intermedio Tardío en coexistencia con archipiélagos verticales, redistribución y reciprocidad (Nielsen, 2009, 2013).

Las más claras evidencias de intentos de restringir canales de distribución provendrían de época inca, sin minimizar el legado Wari en lo que respecta a caminos (Edwards y Schreiber, 2014). La construcción de centros administrativos, tambos y del Camino Inca evidencian el interés cusqueño por controlar los flujos a la capital (Stanish, 2012; Wernke et al., 2017). En los ACS, los incas construyeron una red de centros administrativos y tambos conectados, en ciertos sectores, por un camino construido por despeje o empedrado, equipado con escalinatas y rampas puntuales (Berenguer et al., 2005; Mendez-Quiros y Saintenoy, 2021; Uribe y Sánchez, 2016; Zori y Brant, 2017).

Sin embargo, la continuidad en el uso de los caminos previos, las evidencias de intercambio y pernocte a lo largo del camino y fuera de los tambos, más la distribución de cerámica inca por caminos no oficiales (Berenguer y Salazar, 2017; Garrido, 2016; Nielsen, 2013), han permitido cuestionar el total control Inca del intercambio y proponer la persistencia e independencia de caravaneros con diversidad de agencias y motivaciones (Nielsen y Maryanski, 2018).

Comunidades con caravaneros especializados o *chacaneadores* siguieron llevando a cabo viajes por el Collasuyo inca mediante prácticas de sacralización del viaje y el paisaje, conocimiento experto de sus animales y recursos, y sobre la base de técnicas y tecnologías específicas. Las rutas tardías del Atacama fueron sacralizadas con ofrendas depositadas en montículos, cajas y apachetas con recursos de las regiones unidas por el tráfico (Berenguer, 1994; Nielsen et al., 2019). Los geoglifos tardíos, altamente homogéneos en temática, composición y dimensiones,

articularon memorias históricas y geográficas andinas en un sistema nemotécnico indispensable para recorrer las rutas (Pimentel y Barros, 2020), antes y durante el reinado inca. Petroglifos con la representación de caravanas de llamas cargueras precedidas por caravaneros también reforzaron conocimientos y prácticas en puntos clave para la circulación de larga distancia (Berenguer, 2006; Cáceres y Berenguer, 1996).

Las prácticas ritualizadas tuvieron expresión en las ocupaciones efímeras pero reiteradas de corredores y lugares de acampada, testimoniando cambios, pero también fuertes continuidades en el transporte (Nielsen, 2011). Las comunidades caravaneras viajaron libres de infraestructura de descanso, con fuerte autonomía para acampar (Nielsen, 1997) y fuerte raigambre pastoralista (Berenguer, 1994). Pastores y caravaneros ocuparon los mismos recintos por varias generaciones (Berenguer et al., 2005), los que constituyeron redes de pascanas o lugares de descanso, que trascendieron al imperialismo inca y español (Borie, 2013). Por estas redes fluyeron materialidades que permitieron las cargas: costales, cencerros, pecheras, calzado animal y sogas, por citar algunas, así como también objetos y recursos exóticos, además de pascanas de llameros cada 20 a 25 km, y a veces restos óseos de llamas robustas con patologías (Berenguer, 1994). Todos estos elementos permiten visualizar la continuidad de la praxis caravanera de transporte en los ACS durante la época inca y posterior, la que se suma a las estrategias múltiples, locales y coexistentes evidenciadas por recientes investigaciones.

Junto con el caravaneo pastoralista, las comunidades costeras y del interior articulaban movilidades pedestres de mediana y corta distancia, dando cuenta de cadenas complejas, con diversidad de escenarios de interacción, condiciones sociales y agentes intermediarios (Nielsen et al., 2019). Clave para la integración territorial de larga data entre la costa y las tierras bajas, el tráfico de caminantes al interior del Atacama también permitió el transporte de pescado seco y la obtención de recursos alimenticios silvestres desde por lo menos el Formativo en adelante, en coordinación o independencia de los mencionados pastoralistas caravaneros (Ballester y Gallardo, 2011; Gallardo et al., 2017). Las evidencias de Calate demuestran la persistencia de la más antigua forma de traslado durante toda la secuencia (Pimentel et al., 2017), en una situación equivalente a la observada en rutas de acceso estacional a los recursos naturales y nodos de intercambio de las lagunas altoandinas (Nielsen et al., 2019). Esta praxis también se proyectaría hacia la era colonial en las costas del Atacama (Borie et al., 2016).

Por su parte, para el siglo XX, un valioso corpus de data etnográfica ha permitido un detallado acercamiento a la movilidad pasada desde las propias prácticas de los herederos del transporte andino. Los datos etnográficos sugieren que el caravaneo del pasado fue posible gracias a redes superpuestas de lugares y relaciones sociales (Berenguer, 1994; Nielsen, 1997). Las rutas fueron una red de relaciones comunitarias, familiares e individuales, relaciones de compadrazgo o parentesco ritualizado, con lazos tradicionales, ceremoniales y heredables, que dieron acceso a pasturas e información (Berenguer, 2004). También una sucesión de lugares para descansar, cargar, intercambiar y adorar, uniendo caseríos, ferias, estancias y parajes sacralizados gracias al conocimiento de los recursos (agua, leña y pasturas) y de la conducta de las llamas (Nielsen, 1997). En la conformación de estas redes confluyeron dinámicas sociales, económicas y rituales, motivaciones económicas, pero también de parentesco, afectivas y festivas, hilvanando intercambios, accesos directos y residencias múltiples en los ACS hasta hace pocos años (Mendez-Quiros y García, 2018).

La etnografía también ha derivado algunas expectativas arqueológicas para el caravaneo de llamas cargueras, donde resulta de importancia la etología animal. Las paradas, llamadas *pascanas*

en Chile y *jaranas* en Bolivia, son diferentes entre la ida y la vuelta dependiendo de los animales y sus cargas, así como el espaciamiento para el avance diario; por tanto, varían entre 8 a 25 km, donde además entra a tallar la tradición familiar para decidir dónde descansar (Nielsen, 1997). En estos lugares se pernocta y prosigue, aunque cada tres a cinco días de viaje se permanece por otros dos a tres días para dar descanso a los animales (Nielsen, 1997). Además de descansar, los viajeros se alimentan, reparan y ofrendan, lo que produce algunas estructuras simples semicirculares de hasta dos metros de diámetro para protegerse del viento en la noche y hacer fogatas, además de algunos fogones abiertos y, en algunos casos, corrales y estructuras en forma de U para facilitar la carga/descarga (Nielsen, 1997). La distribución de agua, pasturas y leña, además de las mencionadas relaciones sociales, tiene un rol prominente en la configuración de la red, compuesta por lugares ocupados de manera reiterada pero efímera (pocos desechos) y puntos de adoración, apachetas e hitos del paisaje.

En suma, en los ACS una densa y profunda tradición de viaje y transporte andino, que con modificaciones y continuidades ha llegado hasta nuestro pasado reciente, hace preguntarnos por la vida social de la ruta Potosí-Cobija como un artefacto utilizado por varias generaciones de transportistas indígenas durante distintos contextos, pero también por las continuidades estructurantes que a nivel de praxis pudieran identificarse en su registro arqueológico.

Arqueología histórica de la ruta Potosí-Cobija

Definir y localizar una ruta antigua no es tarea fácil: a la escasez de fuentes, se suman la imprecisión en las descripciones, el desuso de los viejos topónimos y el cambio en las variantes utilizadas. En nuestro caso, estos problemas pudieron ser superados gracias a la existencia de descripciones de funcionarios coloniales tardíos y viajeros republicanos tempranos, además de mapas de ambos períodos. El resultado de este ejercicio fue la identificación de la mayoría de las localidades involucradas en el tráfico colonial tardío y republicano temprano. Este listado de lugares fue traducido a localidades actuales, lo que permitió la postrer teledetección e inspección de sitios arqueológicos asociados.

Cañete y Domínguez (1952 [1791]) y Burdett (1928 [1826]) fueron especialmente útiles para definir el derrotero colonial tardío de la ruta. Pedro Cañete y Domínguez fue consejero del gobernador de Potosí y defensor de la ruta a Cobija como la principal salida de Potosí al Pacífico (Hidalgo, 1983, p. 191). Francis Burdett O'Connor, militar irlandés al servicio de Bolívar, inspeccionó la ruta en 1825 para informar sobre las posibilidades de construcción de un sistema de postas (Sanhueza, 2011, p. 323). Ambos autores son bastante explícitos en describir una ruta constituida por una secuencia de *pascanas* o lugares de campamento, desprovistos de infraestructura formal de alojamiento, y el rol logístico desempeñado por pueblos como Calama, San Cristóbal o Porco. Ambos itinerarios coinciden en la mención de varias localidades como lugares de descanso (Figura 1), aunque discrepan en relación con la cantidad total de paradas y la distancia entre estas.

Cañete y Domínguez describió la ruta de fines del XVIII en su *Guía histórica, geográfica, física, política, civil y legal del Gobierno e Intendencia de la Provincia de Potosí* (1952 [1791]). En esta obra, el ilustrado autor enumera 12 pascanas que configuran una ruta total de 160 leguas (Tabla 1), una distancia promedio entre pascanas de 12 leguas y una mediana de 10 (menor efecto de *outliers*), también una amplia diferencia de 15 leguas entre la jornada más corta y la más larga (7 y 22 leguas, respectivamente). Convertido a kilómetros y tomando como equivalencia la legua castellana (4,19 km), la ruta tendría una longitud total de 670 km, un promedio de

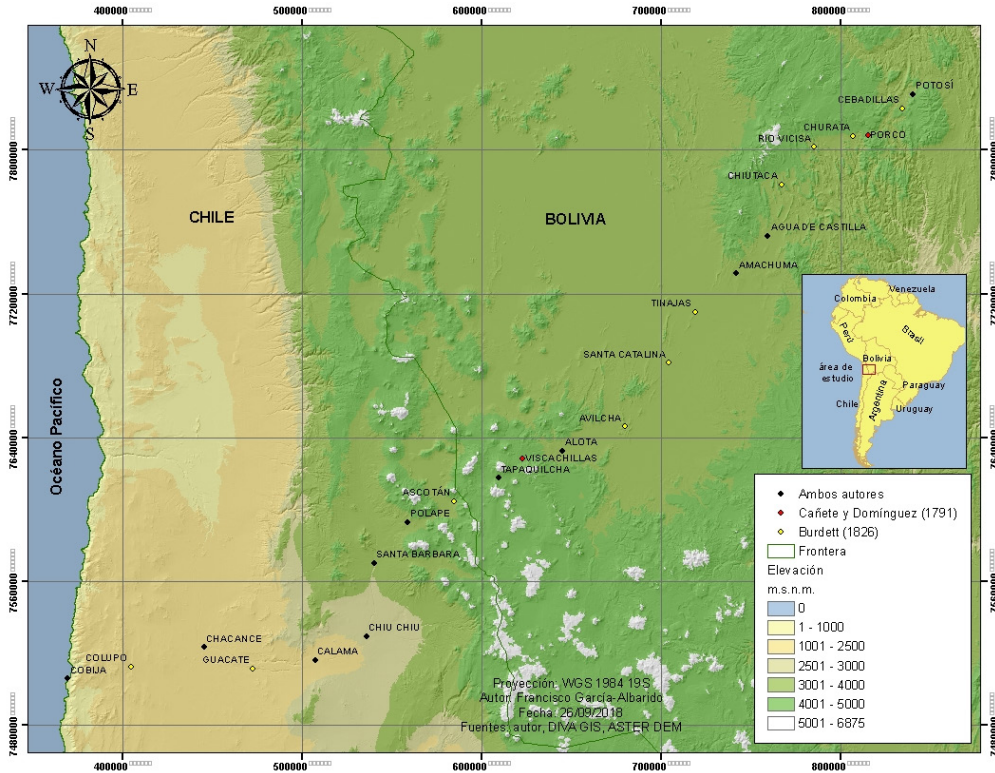


Figura 1. Ruta colonial tardía.

Tabla 1. Pascanas de Cañete y Domínguez.

Origen	Destino	Leguas	Kilómetros
Cobija	Chacance	22	92.18
Chacance	Calama	17	71.23
Calama	Chiu Chiu	sin datos	sin datos
Chiu Chiu	Santa Bárbara	12	50.28
Santa Bárbara	Polapi	8	33.52
Polapi	Tapaquilchas	19	79.61
Tapaquilchas	Viscachillas	8	33.52
Viscachillas	Alota	7	29.33
Alota	Río Grande	15	62.85
Río Grande	Amachuma	16	67.04
Amachuma	Agua de Castilla	9	37.71
Agua de Castilla	Cordillera de los Frailes	10	41.9
Cordillera de los Frailes	Porco	8	33.52
Porco	Potosí	9	37.71
Total		160	670.4

50 km entre pascanas, una mediana de casi 42 km por jornada y un rango de variación entre 29 y 92 km entre descansos oficiales. Estas equivalencias variarán, obviamente, dependiendo del tipo de legua utilizada, mientras que distancias de 70 o más km probablemente no correspondieron a una sola jornada de viaje.

Francis Burdett O'Connor describe con lujo de detalles la ruta de fines de la Colonia (Tabla 2) en su informe titulado *Reconocimiento del litoral de Atacama en 1826* (1928 [1826]). La ruta de Burdett tiene más pascanas (19), una longitud total de 181 leguas (20 más que Cañete y Domínguez), con puntos de descanso espaciados más regularmente (9 leguas de distancia promedio y una mediana de 9,5 leguas), junto con una menor diferencia entre la distancia más corta y la más larga (10 leguas). Si convertimos usando nuevamente la legua castellana, la ruta recorrida por el irlandés tiene una longitud total de 760 km, una distancia promedio entre pascanas de 38 km y distancias algo menos variables (12 km la mínima y 54 la máxima). La variabilidad pareciera corresponder, más que a un intento de espaciamiento, a la distribución de puntos de acceso a recursos.

Tabla 2. Pascanas de Burdett O'Connor.

Origen	Destino	Leguas	Kilómetros
Cobija	Culupo	12	50.28
Culupo	Chacance	12	50.28
Chacance	Aguacate	6	25.14
Aguacate	Calama	10	41.9
Calama	Chiu Chiu	8	33.52
Chiu Chiu	Santa Bárbara	13	54.47
Santa Bárbara	Polape	6,5	27.23
Polape	Ascotán	9	37.71
Ascotán	Tapaquilcha	9	37.71
Tapaquilcha	Alota	11	46.09
Alota	Avilcha	11	46.09
Avilcha	Santa Catalina	11	46.09
Santa Catalina	Tinajas	10	41.9
Tinajas	Amachuma	5	20.95
Amachuma	Agua de Castillo	7	29.33
Agua de Castillo	Chiu-taca	7	29.33
Chiu-taca	Río Vicisa	11	46.09
Río Vicisa	Churata	8	33.52
Churata	Cebadillas	12	50.28
Cebadillas	Potosí	3	12.57
Total		181.5	760.485

A pesar de las diferencias, ambos itinerarios coinciden en nueve localidades utilizadas tanto a fines del siglo XVIII como comienzos del XIX por los arrieros indígenas para descansar: Chacance, Calama y Chiu Chiu en el desierto de Atacama; Santa Bárbara, Polape y Tapaquilcha, en el cruce y ascenso de los Andes, y Alota, Amachuma y Agua de Castilla en el altiplano. Estas y otras pascanas son mencionadas por viajeros del siglo XIX posindependencia como Hernández (1975 [1830]), Palliere (1945 [1867]), Phillipi (1860) y Von Tschudi (1966 [1858]); sin embargo, este estudio se basó en los dos autores principales, ya que retratan la situación a fines de la era colonial.

El único mapa colonial que conocemos en el que la ruta es representada, la “Carta geográfica que contiene los seis partidos que comprende la Provincia de Potosí” de Hilario Malavez (1787), corrobora la mayoría de las pascanas de la Guía de 1791, aunque agrega la pascana de Colupo entre Cobija y Chacance (92 km), la de Ascotán entre Polapi y Tapaquilchas (80 km), así como los nodos de Egina, Colcha y San Cristóbal entre Alota y Porco.

Ya con las dos listas de topónimos históricos en mano, el siguiente paso correspondió a su localización en lugares actuales, tarea realizada con mapas contemporáneos de Chile y Bolivia. Para esto se utilizaron cartas del Instituto Geográfico Militar chileno y su homónimo boliviano (escala 1:50.000). Estas cartas entregaron coordenadas UTM para las pascanas coloniales tardías, las que posibilitaron su búsqueda y localización en imágenes satelitales (Google Earth). El proceso de teledetección comenzó con el diseño de una grilla digital de unidades de observación constituida por cuadrantes de observación de 2,4 km² que fueron inspeccionados visualmente de manera sistemática a fin de identificar los sitios arqueológicos generados por los flujos que dieron vida a la ruta. Un área de observación como la utilizada facilita la interpretación rápida y el avance sistemático de la interpretación de imágenes (a diferencia de cuadrantes más grandes y difíciles de completar).

La teledetección permitió la identificación de 166 anomalías en los lugares mencionados por las fuentes históricas. Dichas anomalías correspondieron fundamentalmente a lugares con vestigios arquitectónicos, específicamente muros derruidos y, por ende, potenciales sitios arqueológicos. Un 27% (45) de estas anomalías fue seleccionado para ser inspeccionado in situ, considerando como criterio las expectativas materiales para pascanas, postas y otros sitios ruterios. Las principales expectativas materiales para las pascanas fueron las de agrupaciones de paravientos circulares de piedra, construidos en hilera simple y asociados o no con corrales informales, mientras que para las postas las de un patrón constructivo planificado y repetido, con espacios habitacionales cuadrangulares nucleados y corrales bien construidos, además de áreas de actividad diferenciales y definidas (p.e., basurales). En función de la experiencia práctica en el área, esperábamos que las estancias pastoriles, lugares estacionales para pastores y animales presentasen estructuras aisladas relativamente pequeñas, asociadas con corrales informales que a menudo aprovechan algún afloramiento rocoso, y que los caseríos pastoriles, asentamientos más permanentes, evidenciaran varias estructuras irregulares y relativamente agrupadas en espacios de alta productividad ganadera (p.e., bofedales), en asociación con grandes corrales irregulares para animales.

El método demostró total utilidad para identificar sitios con arquitectura, así como menor potencial para identificar sitios de campamento, lo que fue mitigado con inspecciones arqueológicas en áreas con alto potencial de acampada (p.e., en los ricos bofedales del altiplano). Las expectativas materiales, si bien genéricas y traslapadas, facilitaron de todas formas una primera lista para revisión en terreno, que fue corriendo en la medida que los sitios resultaron

accesibles, o no. La interpretación definitiva de la funcionalidad de los sitios se realizó luego de haberlos inspeccionado detalladamente en terreno, considerando tanto su arquitectura como rasgos y artefactos.

Como resultado de esta primera aproximación, 34 sitios arqueológicos históricos fueron identificados (Figura 2) y sus materiales analizados in situ por un equipo de especialistas en arqueología histórica.¹ Estos sitios evidenciaron materiales de la era colonial y/o republicana temprana, características arquitectónicas particulares, en una configuración que permitió agruparlos por tipo. Los tipos variaron entre alojamientos oficiales, especialmente construidos para los viajeros, y asentamientos de pastores con evidencias de tropas de animales cargueros. Cinco categorías principales de sitios arqueológicos fueron registradas: postas (7 sitios); pascanas (12 sitios); estancias (12 sitios); caseríos de pastores (2 sitios), y haciendas (1 sitio), dando cuenta de la diversidad de asentamientos enlazados por el tráfico.

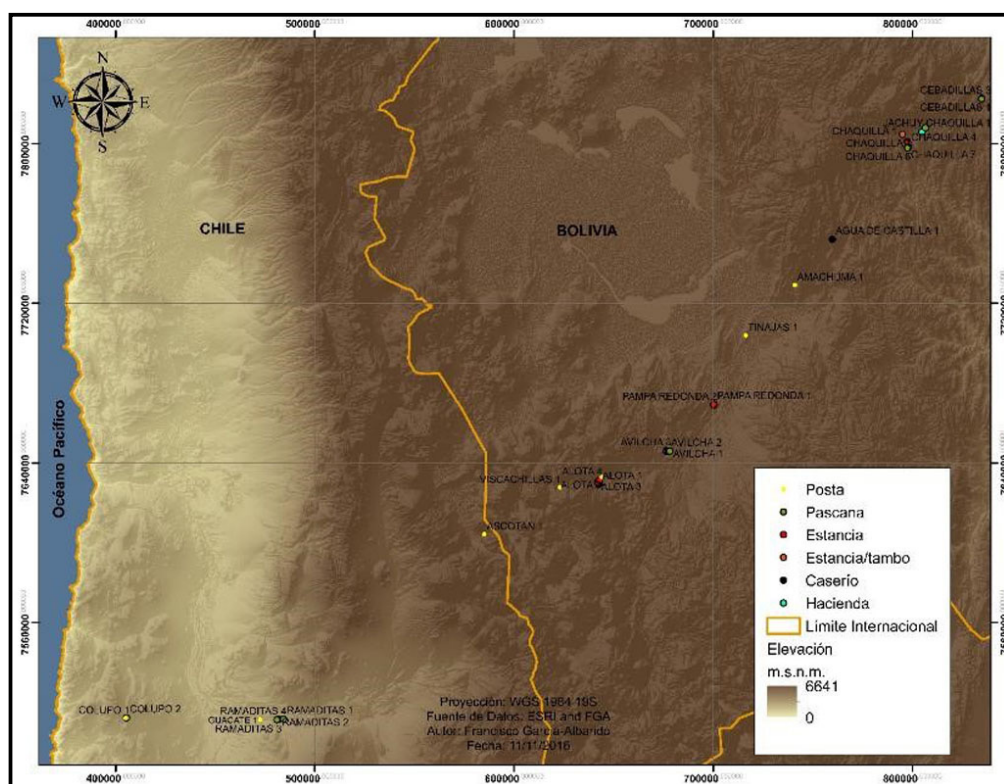


Figura 2. Sitios arqueológicos registrados.

Sus características no solo reflejan cómo los poderes coloniales y republicanos concibieron el transporte y las rutas durante los 300 años de vida de la ruta Potosí-Cobija, sino que también la forma en que las comunidades de Atacama, Lipez y Potosí lo hicieron posible. A continuación, presentamos los patrones más notorios registrados durante la inspección de los objetivos de teledetección en Bolivia y Chile, a lo largo de la ruta. Los resultados son cotejados con los trabajos de varios historiadores para iluminar, aunque preliminarmente, de qué modo el

1 El trabajo de campo fue realizado con ayuda de la arqueóloga Valeria Antezana y la Dra. Mary Van Buren.

movimiento indígena y los modelos de las nuevas élites coloniales se acomodaron durante la era moderna temprana.

Tambos borbónicos en la república temprana

Lo primero que saltó a la vista fue un claro patrón de infraestructura de alojamiento para encaminar, apoyar y controlar el tráfico, fruto de esfuerzos estatales de la más temprana era republicana. Llamados “tambos” por las comunidades bolivianas adyacentes, estos sitios corresponden a las postas del viejo modelo ilustrado, construidas en el territorio potosino inmediatamente después de la sangrienta guerra de independencia. Este sistema de postas representa una ventana única, de muy buena conservación, a los flujos de todo tipo que se desencadenaron en esta estratégica región andina después de la caída del Imperio español.

Las postas republicanas tempranas constituyen un patrón de sitios arqueológicos distribuidos en las distintas localidades conectadas por la ruta. Hasta el momento se conocen ocho postas; tres son presentadas aquí (Amachuma, Tinajas y Ascotán) y cinco han sido mencionadas anteriormente: Viscachillas y Tapaquilcha (Nielsen et al., 2006); Santa Bárbara (Berenguer y Salazar, 2017); Guacate y Colupo (Borie et al., 2016; Varela et al., 2008a, 2008b). Estos albergues fueron construidos en lugares remotos, pero naturalmente protegidos y dotados de recursos básicos,² tal como recomendaba Burdett O’Connor en 1826.

Las características arquitectónicas de estos sitios remiten a modelos andinos de larga data, esta vez al servicio de la joven república, y dejan entrever una planificación estatal más o menos centralizada. Los componentes básicos, independiente del modelo arquitectónico, fueron habitaciones, patios, corrales y hornos, con cierta homogeneidad en dimensiones, materiales y esfuerzos constructivos. Siete de las ocho postas conocidas fueron medidas y analizadas in situ (Tabla 3), considerando dimensiones, funcionalidades, materialidades, áreas de actividad y descarte como proxy de las conductas pasadas. La posta de Santa Bárbara, en el alto Loa, no pudo ser estudiada por encontrarse reocupada por habitantes actuales (J. Berenguer, comunicación personal, 2017).

Tabla 3. Postas arqueológicas.

Sitio	Habitaciones		Patios		Corrales		Hornos
	n°	m ²	n°	m ²	n°	m ²	n°
Amachuma	3	130.4	1	216	3	613.5	1
Tinajas	2	145.4	Indet.	Indet.	3	1078	Indet.
Alota	8	430	1	Indet.	3	640	Indet.
Viscachillas	8	285.8	1	216.7	1	262.5	1
Ascotán	5	174.8	1	377.5	2	554.2	1
Guacate	3	154	Indet.	Indet.	2	472.2	1
Colupo	2?	96?	Indet.	Indet.	3	732,3	1

2 Aunque Colupo estuvo desprovista de agua.

La construcción de estos tambos históricos fue guiada por dos modelos arquitectónicos de fuerte raíz andina. El primer patrón arquitectónico, materializado en las postas altioplánicas y altoandinas de Amachuma, Alota y Viscachillas (Figura 3), presentó un diseño tipo *kancha* (Hyslop, 1990), con recintos en U alrededor de un patio central amurallado. El segundo patrón, identificado en las postas atacameñas de Colupo y Guacate (Figura 4) y en la altoandina de Ascotán (Figura 5), correspondió a un patio rectangular amurallado, con una hilera de recintos en uno de sus lados. Ambos patrones arquitectónicos se representan en la Figura 6 mostrando los casos de Viscachillas (patrón *kancha*) y Ascotán (patrón hilera).



Figura 3. Viscachillas.

En el caso de los sitios patrón *kancha*, si bien la construcción contempló entre tres y ocho habitaciones rectangulares, las dimensiones presentaron cierta estandarización. Las habitaciones fueron erigidas en dos tamaños: aquellas alargadas de 13x5 m, con un área de alojamiento promedio de 67 m² y otras menores de 7x5 m con un área de 36 m². Amachuma incluye dos de las primeras, mientras que en Alota las menores son más frecuentes. Aquellas mayores fueron espacios compartidos de alojamiento, las menores no necesariamente recintos individuales, pero quizás un intento de mayor separación de los viajeros (que acaso no querían pernoctar juntos). Los ladrillos de adobe y las piedras canteadas fueron los materiales utilizados para estas construcciones, aunque se prefirieron bloques para construir Viscachillas en un ambiente altoandino de mayor exigencia. Los corrales fueron construidos con los mismos materiales y durante el mismo evento, de manera adosada a las *kanchas* y presentaron una capacidad individual de encierro que normalmente supera los 200 m².



Figura 4. Guacate.



Figura 5. Ascotán.

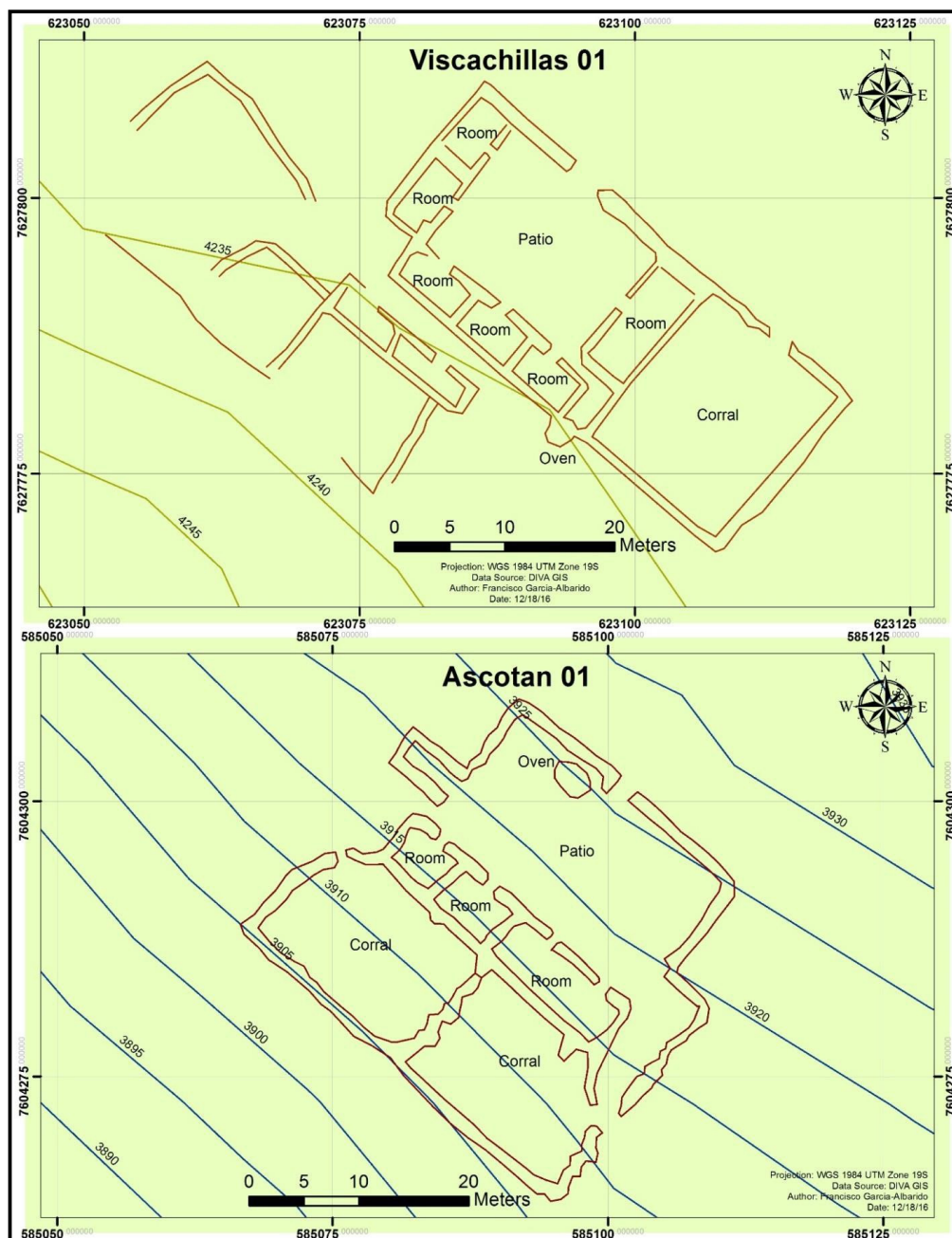


Figura 6. Plantas arquitectónicas.

Las postas del patrón hilera, por su parte, con entre dos y cinco habitaciones, nuevamente mostraron dos tamaños para los cuartos rectangulares, con los alargados de 13x5 m promedio y los menores con 7x5 m promedio. Si bien la estandarización no es exacta, resulta evidente que ambos fenómenos obedecen a usos ligeramente diferentes. Los constructores emplearon bloques canteados y/o ladrillos de adobe para construir muros aplomados de factura diversa. Nuevamente, Ascotán (tal como Viscachillas), en elevación altoandina, evidenció cuartos menores, quizás más fáciles de calefaccionar o de mayor utilidad para separar pequeños grupos de

viajeros. Los corrales, tanto en medianía como aislados, variando entre dos y tres dependiendo del sitio, presentan cierta estandarización de dimensiones entre Ascotán y Colupo (19x14 m promedio, 257 m² de capacidad promedio de encierro).

La capacidad de encierro de animales, suponemos equinos, varió de manera marcada entre todos los sitios, el rango fue de 815 m² con un mínimo y máximo de 262 y 1078 m² entre Viscachillas y Tinajas, respectivamente. Ambas tienen una proporción inversa de capacidad de alojamiento: en Tinajas se destinaron 1078 m² para el encierro de animales y solo 145 m² para los viajeros, mientras que en Viscachillas 285 m² techados para los viajeros y apenas 262 m² para sus animales. Por qué una mayor capacidad de encierro no estuvo acompañada de una mayor capacidad de alojamiento es todavía una pregunta sin responder.

La mayoría de los patios evidenciaron los restos de hornos de barro prolijamente contruidos con ladrillos de adobe y piedras canteadas. Estos habrían servido para cocinar los alimentos consumidos por ocupantes y vendidos a los viajeros. Fragmentos dispersos de lozas, mayólicas, alfarería monocroma, botellas, restos zooarqueológicos y botánicos se registraron asociados con los hornos y dispersos entre los patios amurallados, dando cuenta de la intensidad y frecuencia de arribo de viajeros y de la variedad de mercancías locales, regionales e importadas que circulaban por la ruta durante los inicios de las repúblicas andinas. Los basurales asociados con las postas son otra de las áreas de actividad con rico registro de dichas prácticas, la calidad del abastecimiento y la densidad de funcionamiento.

El análisis in situ de sus evidencias reveló el suministro de los tambos históricos con mercancías industriales europeas como lozas inglesas (Miller, 1991; Samford, 1997), incluidos los tipos *transfer print* en negro, azul, púrpura y rojo sobre blanco, con diseños variados incluyendo diversas escenas, tal como se representan en depósitos urbanos del período, y los tipos *flow blue* y anulares, con los que se decoraban *bowls* y otras formas en las fábricas de la revolución industrial británica. Este horizonte industrial temprano también está representado por numerosos fragmentos de botellas de vidrio negro grueso tipo *black glass* (Jones, 1986; McDougall, 1990), sopladas en moldes de hierro en las umbrías fábricas europeas del siglo XIX. En estos envases, pero también en botellas de gres, se transportaron la amplia variedad de licores que los viajeros y arrieros andinos consumieron durante sus paradas dentro y fuera de las postas.

El consumo de alcohol importado en parajes remotos se acompañaba de platos andinos, preparados con recursos locales y regionales, como sopas de maíz, quinua y chuño o bien cordero asado, cocinados en ollas globulares monocromas y servidos, además de en platos hondos británicos, en platos de mayólica andina o cuencos de alfarería monocroma de tradición indígena. Los restos del abastecimiento indican que cada posta fue el destino de flujos logísticos rurales, regionales y ultramarinos, que fueron dinamizados por el propio funcionamiento de la ruta.

Estas postas demuestran que el modelo ilustrado borbónico de rutas planificadas y acondicionadas por el poder central fue materializado por las emergentes élites tempranas de Bolivia. Junto con los estertores finales del Imperio español en los Andes, Bolívar, Sucre y Santa Cruz ordenaron reactivar la ruta al Pacífico mediante la construcción de un sistema de postas, el fomento de la inmigración a Cobija y un reforzado apoyo a la arriería de larga distancia (Cajías, 1975). El informe de Burdett O'Connor (1826) sirvió como base para que las primeras postas fueran construidas en 1830, durante el gobierno de Andrés de Santa Cruz. Las postas de Santa Cruz incluían al menos una casa con agua y comida para los viajeros, además de forraje para las bestias (Cajías, 1975:80). Los conflictos acontecidos con Perú durante la década de 1830

significaron el deterioro y destrucción de las postas, por lo que el gobierno de Velasco las rehabilitó y mejoró en 1840, al levantar dos habitaciones, una cocina, una tienda y un corral en cada posta (Cajías, 1975:91). La ruta a Cobija contaba, por primera vez en su historia, con un completo sistema de alojamientos especializados.

Las postas fueron entregadas a “maestros de postas”, emprendedores encargados de su administración, mientras que su funcionamiento cotidiano, a “postillones” o trabajadores indígenas designados por el Estado, forzados a poblar postas vacías a cambio de la condonación del tributo indígena y, en algunos casos, un mísero salario (Cajías, 1975:82, 85-86). La continuidad del servicio indígena en los tambos se asociaba así con puestos y denominaciones del modelo borbónico ilustrado. Los maestros de postas recibían del Estado mulas, ganado, tierras y préstamos, dándoles el derecho a cobrar peajes y comerciar en sus establecimientos (Cajías, 1975:69, 80). El transporte de mercaderías propias y de terceros haría florecer nuevamente a la arriería atacameña (Sanhueza, 2011:244), incluyendo los tradicionales flujos ilícitos de plata potosina (D’Orbigny, 1847:936; Letelier, 2016:230). Tal como en épocas coloniales tempranas, los arrieros seguían compartiendo la ruta con cargadores o apires, los que transportaban en sus espaldas hasta 60 kg (Palliere, 1945 [1867]).

Este sistema de inspiración borbónica, pero basado en la práctica en estrategias de transporte y apoyo logístico de larga data en los ACS, permitió la reanudación del comercio y que Cobija prosperara durante las décadas de 1840 y 1850, época de buena parte de la cultura material que actualmente se observa en las superficies del sitio (García-Albarido, 2013). ¿Qué pasó entonces con sus postas y arrieros de larga distancia? La guerra de 1879, tsunamis, pestes, Antofagasta, las salitreras y la entrada de los poderosos ferrocarriles británicos (Sanhueza, 2011; Thompson, 2006) harían tambalear y desaparecer los flujos a Potosí, asestando un golpe mortal a la arriería atacameña de larga distancia, haciendo entrar los “tambos” republicanos al registro arqueológico, al menos parcialmente. Circuitos de menor distancia continuarían siendo recorridos por arrieros locales a lo largo del siglo XX (Núñez, 1992), lejos de cualquier infraestructura auspiciada por Estados territoriales.

Antiguas y nuevas prácticas en la ruta Potosí-Cobija

Los resultados de esta primera aproximación a los 700 km de ruta y lugares de descanso también demostraron la persistencia de la praxis rutera indígena, específicamente la continuidad durante la era colonial del uso de lugares tradicionales de acampada o *pascanas*. Esta persistencia fue evidente en el rol del sistema pastoril para la logística de apires, caravaneros y arrieros coloniales, así como en el tránsito continuo por importantes segmentos del Camino Inca y el uso reiterado de varios de sus tambos, sugiriendo que la puesta en práctica de los deseos mercantiles dependió en buena medida de las concepciones andinas sobre rutas y transporte.

Las rutas de la región fueron transitadas por diversos medios gracias a un sistema de lugares de pascana ocupados desde muy antiguo. Según los datos etnográficos de Nielsen (1997, p. 341), estos paraderos fueron lugares tradicionales de descanso, rito, alimentación, carga y descarga, conductas testimoniadas en materialidades que consignan ocupaciones efímeras pero reiteradas (Berenguer, 2004; Berenguer y Pimentel, 2017; Nielsen, 2017). En siete localidades de la ruta Potosí-Cobija registramos agrupamientos de este tipo de sitio (ver Figura 2), totalizando 12 e incluyendo sitios con y sin estructuras (campamentos abiertos). Si bien la teledetección de sitios demostró poca sensibilidad para registros sin arquitectura, encontrándose los paravientos en la zona gris, estos sitios saltaron a la luz durante las inspecciones arqueológicas de 2016 (Tabla 4).

Tabla 4. Pascanas arqueológicas.

Pascana	Sitio	Estructuras n°	Morfología	Diámetro (m)
Guacate	Ramaditas 1	1	en U	2,5
	Ramaditas 2	2	en U	2,6/1,5
	Ramaditas 3	1	semicircular	2,5
	Ramaditas 4	2	semicircular	1,5
Colupo	Colupo 02	2	semicircular	1,5/4
Cebadillas	Cebadillas 3	1	semicircular	1,6
Chaquilla	Chaquilla 05	1	semicircular	2,4
	Chaquilla 06	1	semicircular	3,7
	Chaquilla 07	1	semicircular	3,5
Avilcha	Avilcha 01	campamento abierto		/
Churata	Churata 01			/
Cebadillas	Cebadillas 01			/

Registramos pascanas con estructuras y evidencias históricas principalmente en el desértico paraje de Guacate (Chile) y en el fértil bofedal altioplánico de Chaquilla (Bolivia). Las del desierto (Figura 7 y Figura 8), de notable conservación, constituyen un archivo poco estudiado de los flujos coloniales. En este paraje registramos estructuras abiertas semicirculares y en U, construidas con lajas calcáreas locales, las que fueron puestas verticalmente para delimitar espacios individuales o pareados con diámetros que varían entre los 1,5 y 2 m. Los modestos muros de estos paravientos no superan los 40 cm de altura, y suponemos que los viajeros se habrían cubierto con cueros y mantas para pernoctar.

La asociación con la ruta histórica es evidente por su cercanía a una huella de proporciones que remonta el *plateau* en dirección a Calama; la presencia jalonada de pequeños geoglifos también remitió a viejas prácticas de nuevos agentes. Estas pascanas contienen excepcionales evidencias conductuales, presentando restos de bolsas y otros textiles, marlos de maíz y otros recursos vegetales, fragmentos de vasijas monocromas de tradición regional y de las botijas utilizadas para almacenar y transportar diversos productos, especialmente vino, pisco y aceite de oliva.

Sabemos por las quejas del mercante francés Bauver, quien se trasladó por la ruta entre Cobija y Atacama la Baja a comienzos del siglo XVIII (citado en Peroud, 1960, p. 13), que al llegar la noche se debía dormir a la intemperie usando estos rústicos paravientos, milenaria “infraestructura” para atravesar el desierto. También sabemos por las descripciones de Cañete y Domínguez (1952 [1791]), Burdett O’Connor (1928 [1826]) y Hernández (1975 [1830]) que la ruta de finales de ese siglo y postrimerías de la Colonia no habría tenido mayor infraestructura, de modo que poco puede sorprender que pascanas similares hayan sido identificadas más arriba en el *plateau*.

Decenas de pascanas también han sido identificadas unos 17 km al oeste de Calama (Olgún, 2013). Estas también corresponden a paravientos circulares, semicirculares u ovoidales,



Figura 7. Pascana Ramadas 3.

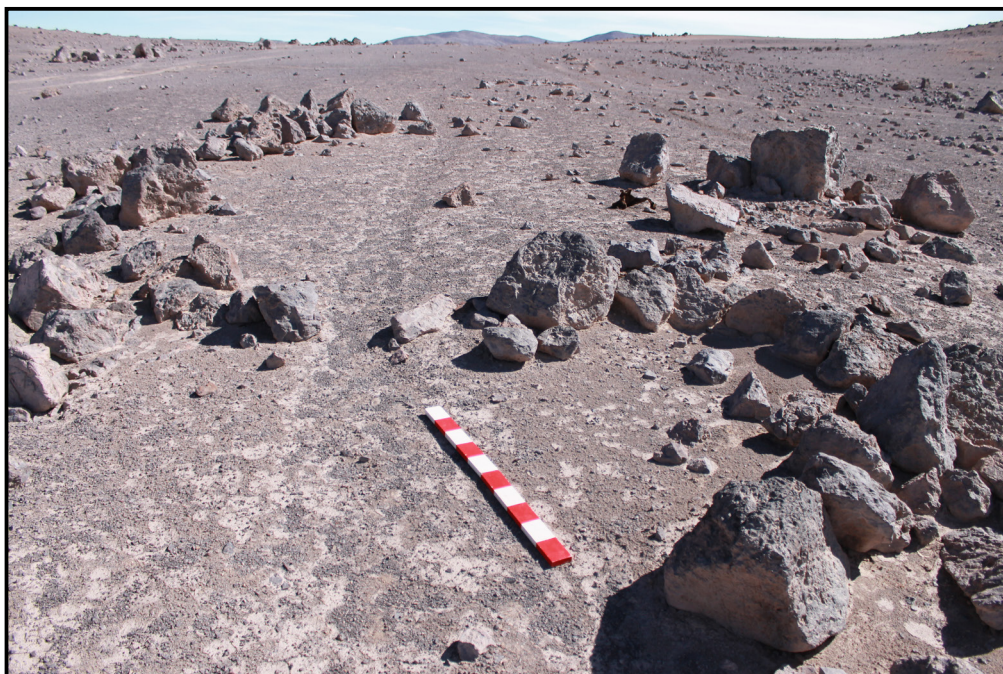


Figura 8. Pascana Colupo 2.

individuales o pareados, presentando diámetros variables entre uno y seis metros, en directa asociación con huellas troperas y senderos. Textiles, cerámicas monocromas y engobadas, marlos de maíz, conchas del Pacífico, pero también restos de mulares y botellas fueron identificados en asociación con varios de estos paravientos. Si bien Olgún (2013) no reporta fragmentos de botijas, sugiriendo que muchos de estos materiales serían de data prehispánica, la asociación entre alfarería café monocroma y botijas en las pascanas de Guacate aconseja estudiar en detalle la cronología de estas ocupaciones. En la cuenca alta del Loa, por ejemplo, se ha determinado la continuidad temporal entre puntos de acampada en la Potosí-Cobija desde el Intermedio Tardío al Período Colonial.

Una interesante concentración de pascanas ha sido identificada en las cercanías del tambo de Incaguasi en el Loa superior, ocupadas desde épocas precolombinas tardías y hasta la era colonial temprana (Berenguer y Salazar, 2017). Si bien mucha de la cerámica fue clasificada como de tipos del Intermedio Tardío e Inca locales o Provinciales, los fechados absolutos de las primeras ocupaciones en algunas estructuras comprendieron las primeras décadas del siglo XVII y el depósito de las últimas ocupaciones incluyó fragmentos del tipo colonial Turi Café Alisado (Berenguer y Salazar, 2017, p. 182). En la estructura 7, por ejemplo, se identificaron capas con cerámica de tipos tardíos y se obtuvo un fechado comprendido entre los 1430 y 1660 d.C., lo que es interpretado como producto de ocupaciones acontecidas durante los períodos Inca y Colonial (Berenguer y Salazar, 2017, p. 178). Incaguasi habría sido, en consecuencia, otro lugar tradicionalmente ocupado como pascana por viajeros tanto precolombinos como coloniales (Berenguer y Salazar, 2017, p. 182).

La ruta enlazó otros de estos lugares en el altiplano del actual suroeste boliviano. En el bofedal de Chaquilla registramos un agrupamiento de paravientos con evidencias coloniales. El patrón correspondió, nuevamente, a paravientos semicirculares independientes, construidos con rocas locales y delimitando espacios interiores con diámetros entre los 2,5 y 3,5 m. A diferencia del desierto, el repertorio de materialidades fue menor, aunque presentando asociación recurrente con mayólicas policromas. Este bofedal es mencionado por Burdett (1928 [1826]) como parte de la ruta; y además de presentar pascanas, evidencia algunos caminos arqueológicos y otros sitios con vestigios coloniales tempranos, incluyendo la asociación de mayólicas panameñas (Deagan, 1987), botijas y tipos cerámicos Inca.

Otras localidades listadas por el irlandés presentaron evidencias de prácticas ruterías de acampada, aunque sin paravientos. En el altiplánico paraje de Avilcha, y en directa asociación con un ojo de agua, registramos un área de campamento con evidencias de era colonial como botijas, cerámicas vidriadas, herraduras de bronce y botellas sopladas sin molde, además de alfarería monocroma de tradición nativa. Campamentos similares fueron identificados en Churata y Cebadillas, en los Andes orientales cerca de Potosí, aunque en estos casos las evidencias históricas resultaron minoritarias y las cerámicas precolombinas tardías mayoritarias, destacando las del tipo Yura (P. Cruz, comunicación personal, 2017).

En el altiplano, la continuidad de ocupación de pascanas precolombinas tardías durante épocas históricas ha sido constatada en varios lugares (Nielsen, 1997:357). Esto también es concordante con lo descrito por viajeros de la ruta durante la república temprana, que como Palliere (1945 [1867]) señalaban la plena vigencia de pascanas a pesar del funcionamiento de postas. En la sierra cercana a la posta de Colupo, por ejemplo, registramos paravientos idénticos a los mencionados, aunque con fragmentos de botellas y otros materiales republicanos, lo que no sorprende. Esta independencia de larga data de infraestructuras formales de alojamiento

(excepto tambos y postas) debe considerarse en equilibrio con una larga dependencia del mundo pastoril en el camino a Potosí.

La articulación entre pastoralismo y transporte tiene una profunda historia en los ACS, que si bien hunde sus raíces en la época precolombina (Berenguer, 2004, p. 38), se extiende a la república temprana, con menciones explícitas del apoyo de caseríos, estancias y haciendas a los arrieros de nuestra ruta (Hernández, 1975 [1830]). Los viajeros, más que atravesar el paisaje andino de manera aislada, visitaban una sucesión de comunidades agroganaderas conocidas que les brindaban distintos tipos de apoyo. Algunos asentamientos de pastores registrados por nosotros en localidades de la ruta Potosí-Cobija también sugirieron dicha articulación.

En el rico bofedal de Alota, ubicado inmediatamente al oriente de la cordillera occidental, identificamos las ruinas de un caserío colonial indígena con recintos y evidencias que lo relacionan con el tráfico mercantil de larga distancia (Figura 9). La parte superior del sitio presentó los restos de 19 casas cuidadosamente construidas con bloques canteados de toba volcánica, mayólicas policromas, botijas, cuentas europeas de vidrio y otras mercancías, mientras que en la parte baja, nueve casas, grandes hornos y dos enormes corrales que cubren unos 1411 m². La parte baja destacó por una inusitada densidad de fragmentos de botijas, además de herraduras de bronce y mayólica policroma. La capacidad de encierro de los corrales junto con la abundancia de estos contenedores de transporte y mercancías indicaron el arribo constante de equinos cargados con productos foráneos, incluyendo mercancías andinas y europeas.

Una situación equivalente quedó evidenciada en una probable estancia colonial en Chaquilla (Figura 10), parcialmente cubierta por una duna. Este sitio presentó al menos tres grandes habitaciones rectangulares, un patio interior y un gran corral, todos asociados a una gran cantidad de fragmentos de botijas coloniales en superficie, algunos con marcas incisas (además de alfarería monocroma y otros tipos torneados). Ambos asentamientos pastoriles, un caserío y una estancia, sugirieron la llegada de arrieros y sus animales cargueros llevando mercancías de distintas calidades y orígenes en flujos coloniales que enlazaron los distintos espacios de la ruta.

Berenguer y otros también han identificado una fuerte relación entre pastores y viajeros coloniales en la pascana de Santa Bárbara (curso alto del Loa). Algunos caseríos de pastores, como SBa518 o SBa41, fueron ocupados por pastores y caravaneros de época precolombina tardía y colonial temprana. En SBa518, tanto pastores como viajeros coloniales ocuparon las estructuras previas, generando un depósito de cerámicas coloniales (Santa Bárbara Rojo Burdo y Turi Café Alisado) con fechas TL de los siglos XVI y XVII (Berenguer et al., 2005, p. 35; Berenguer et al., 2007, p. 47). En varias estructuras de Taira (SBa41), caserío ocupado desde el 1200 d.C. en adelante, se encontraron depósitos coloniales tempranos con “lozas” hispanas (Berenguer, 2006, p. 194; Cáceres y Berenguer, 1996, p. 387). Una situación similar fue evidenciada en SBa43, donde se identificaron restos esqueléticos de animales del viejo mundo asociados con cerámicas Turi Café Alisado (Cáceres y Berenguer, 1996). Varios de los sitios pastoriles de esta parte del Loa se asocian, además, con petroglifos en los que fueron representados caravanas de llamas, jinetes, navíos, nombres y fechas (Berenguer, 2007; Berenguer et al., 1985; Berenguer et al., 2005; Salazar y Berenguer, 2017).

En suma, a pesar de los nuevos modelos, viejas prácticas indígenas constituyeron la base del transporte nativo colonial, destacando la acampada en parajes tradicionales y la estrecha relación con los pastores de una ruta sin alojamientos formales, aunque con una excepción.



Figura 9. Caserío colonial en Alota.



Figura 10. Estancia colonial en Chaquilla.

La circulación colonial temprana del área fue canalizada por los caminos Inca y apoyada por los tambos asociados, los que siguieron funcionando durante varias décadas después de la invasión española.

En el área de estudio, los sitios del Camino Inca entre el río Salado y Colcha K, en el denominado “corredor Ramaditas”, fueron ocupados continuamente durante la colonia temprana (Nielsen et al., 2006). El tambo Cañapa (Figura 11), uno de sus principales asentamientos, evidenció dichas ocupaciones coloniales a través de depósitos domésticos con fragmentos de alfarería alisada con mica dorada (Nielsen et al., 2006). En el alto Loa, las huellas troperas coloniales entrecruzan y obliteran la línea recta del Qhapaq Ñan que une Lasana con Santa Bárbara, y varios sitios del Camino Inca a las nacientes presentan vestigios coloniales (Berenguer y Cáceres, 2008; Berenguer et al., 2005; Berenguer et al., 2011). En específico, las excavaciones del tambo de Incaguasi han demostrado el uso continuo de sus recintos por parte de los nuevos viajeros coloniales (Berenguer et al., 2011; Berenguer y Salazar, 2017).

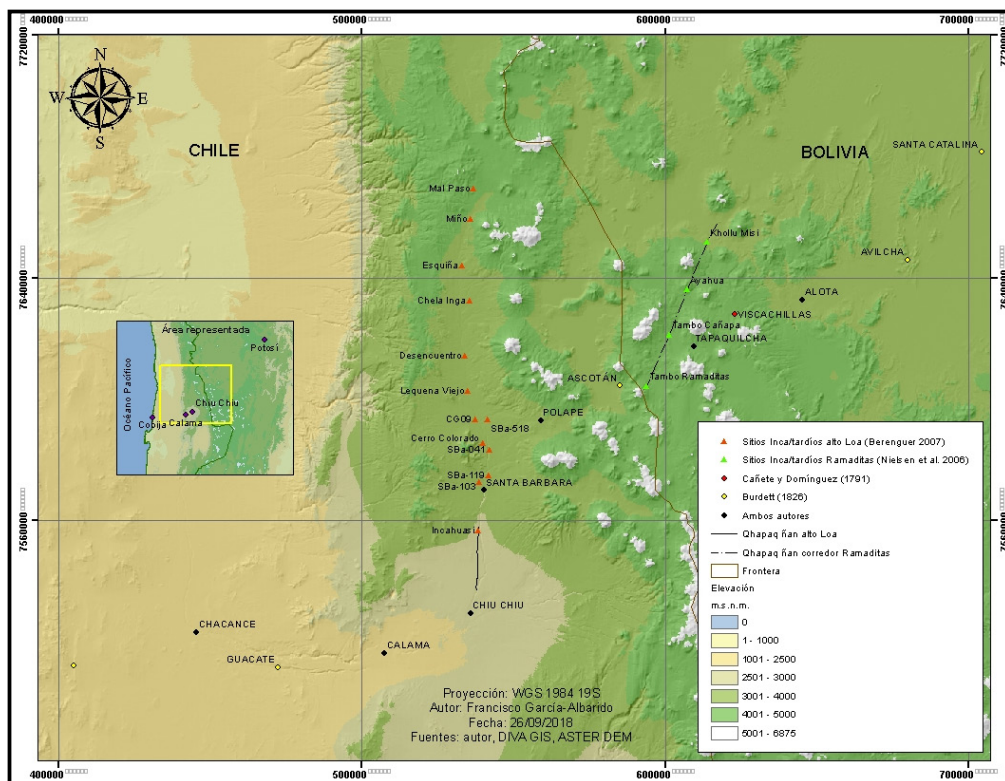


Figura 11. Corredores inca.

Si bien el Camino Inca del corredor Ramaditas corta casi perpendicularmente el trazado de la ruta a Potosí, nuestro camino se superpone al Qhapaq Ñan del alto Loa, dando cuenta de la continuidad de flujos y, en cierta medida, del modelo inca de transporte. Hemos identificado otra probable superposición de tramos en los alrededores del fértil bofedal altiplánico de Chaquilla. Al norte del bofedal, registramos un probable tambillo inca constituido por habitaciones rectangulares y un corral y conectado con un camino arqueológico que desciende por los cerros. En este sitio identificamos cerámicas Inca regionales, específicamente platos

ornitomorfos con decoración policroma (negro, blanco y rojo), asociadas en superficie con mayólicas panameñas azul y verde sobre blanco (Colonia temprana) y botijas. Estas asociaciones no son anecdóticas ni mera casualidad, representan las evidencias materiales de una coyuntura histórica en la que los deseos mercantiles y la praxis de transporte andina cristalizaban nuevos flujos y rutas.

Sobre flujos andinos mercantiles en la Potosí-Cobija

Las rutas de larga data adquieren vida propia, tienen una biografía de cambios sociales, económicos y políticos que aconseja no abordar su estudio desde una óptica sincrónica, como un sistema cerrado de funcionamiento estático. Los flujos que les dan vida las desbordan, reconectan, abandonan y reabren, respondiendo a nuevos deseos y posibilidades, pero también a lazos y tradiciones bien arraigadas. Los españoles navegaron un paisaje andino surcado de caminos y relaciones; los modelos que intentaron implementar fueron el producto particular de contextos sociales y políticos únicos y cambiantes, no uno monolítico y estático hasta la independencia americana.

En los tres siglos que los flujos de los ACS giraron fuertemente en torno a Potosí, los modelos ibéricos y posteriores de las rutas y el transporte se implementaron en un espacio colmado de una densa trama de relaciones laborales y políticas. El mercantilismo español fue un conjunto flexible de nociones policéntricas basadas en relaciones contractuales particulares de fuerte carácter regionalista (Grafe, 2014). La versión del mercado traída por los españoles fue renegociada por los pueblos andinos bajo sus propias lógicas y metas, cristalizándose un mercado “Andino colonial”, único y fluido (Stern, 1995). El transporte también cuajó como algo único: los flujos y el movimiento dan cuenta de cómo se conciliaron intenciones y hechos.

La larga historia del transporte nativo en los ACS (Berenguer, 2004; Nielsen et al., 2019; Pimentel et al., 2017) desemboca directamente en los tempranos flujos mercantiles a Potosí. Este movimiento se desarrolló, en buena medida, bajo los cánones del modelo inca de transporte, incorporando gradualmente una mayor mercantilización de la actividad a través de la aplicación de nuevas regulaciones. No siempre se hace camino al andar, sobre todo cuando los recursos se encuentran tan circunscritos como en Atacama, y los flujos se encauzaron, naturalmente, por los caminos nativos e incas del área. Detrás de esta aparente naturalidad y gracias a los trabajos de Glave (1989) y Sanhueza (1992, 2011), sabemos que el motor en la continuidad fue el acceso de los encomenderos a las relaciones locales de transporte, basadas, tal como en época inca, en el tributo o servicio personal no remunerado en rutas y tambos.

Vaca de Castro, Toledo, de la Bandera y de Lima articularon modos mercantiles y andinos, apuntando a la tributación en servicio y pujando por la entrada de los salarios, aunque manteniendo la distribución inca de las obligaciones en tambos y caminos, entre otros elementos nativos. El movimiento mercantil inicial en la ruta fue canalizado por tramos del Camino Inca, como el del alto Loa y el corredor Ramaditas, apoyándose en sus comunidades y tambos, como en el caso de Incaguasi, Cañapa y probablemente Chaquilla. Este movimiento conectó las principales comunidades pastoralistas del momento y quizás debió dar un rodeo más largo para arribar a Porco o Potosí. La investigación de los depósitos de esta particular coyuntura histórica presenta interesantes desafíos metodológicos y empíricos: la continuidad de las materialidades tardías requiere del perfeccionamiento tipológico cerámico, lo que se suma a la necesidad de fechados absolutos robustos y análisis bayesianos, además del avance en el conocimiento de los caminos Inca en el altiplano y el Loa medio.

La existencia de apires cargados ascendiendo por la ruta desértica a fines del siglo XVI abrió paso, al menos parcialmente, al nuevo modelo de trajines en manos de corregidores, sacerdotes y autoridades nativas. Este se basó en una arriería de mulares que se consolida a inicios del siguiente siglo. Sin negar la coexistencia con caravanas de camélidos y de cargadores, las distancias promedio entre pascanas de la ruta colonial tardía (50 y 38 km según Cañete y Domínguez, y Burdett, respectivamente) calzan mejor con una ruta transitada por mulas y jinetes que con la menor capacidad de caminantes y llamas cargueras. ¿Significa esto que la ruta se cristalizó gracias a los trajines? La respuesta requiere de mucho trabajo empírico y análisis espacial. Es posible que el movimiento original por tambos y caminos Inca haya sido el de una logística de caminantes y caravanas (cargando mercancías) y el de los siglos XVII y XVIII, el de jinetes moviéndose entre parajes tradicionales y otros nuevos, difíciles de conectar antes de los equinos. Si la arriería se superpuso coexistiendo con caminantes y llamas (sugerido por las fuentes), callejones canalizadores como el Loa medio debiesen mostrar un sistema diferente de pascanas para ambas logísticas.

Por otro lado, la implementación local de los trajines no habría involucrado el sistema de ventas y mesones visualizado por el virrey Toledo. El mapa de Hilario Malavez (1787) representa las localidades de la ruta con una simbología que incluye cruces, círculos con cruces o casas. Según Guamán Poma (1615), las cruces representarían tambillos sin “recaudos”; los círculos con cruces, villas y las casas, pueblos con tambos, por lo que, si esta simbología colonial fue compartida en tiempo y espacio, en el pueblo de Chiu Chiu habría habido un tambo y en Colupo, Ascotán, Tapaquilcha y Alota, lugares sin mayor acondicionamiento (tambillos). Si bien esto abre la posibilidad de que haya habido un tambo o venta en Chiu Chiu, ambas fuentes fueron producidas con más de 150 años de diferencia y nuestros dos autores apenas mencionan una sucesión de parajes donde los indios acampaban.

Aunque Cañete y Domínguez (1952 [1791]) soñó en clave ilustrada con la reorganización de la ruta (Hidalgo, 1983), los ideales centralizadores borbónicos del transporte debieron esperar, paradójicamente, a la caída del Imperio para su implementación. El claro patrón de postas republicanas observado en el registro arqueológico de Potosí y Atacama denota la intención de los libertadores de apoyar la conexión entre los principales centros urbanos y los mercados globales. Tanto los componentes como la terminología (maestro de postas, postillón, postas, etc.) remiten al modelo borbónico. Hasta qué punto las postas a Cobija reflejaron el modelo rioplatense o el ibérico, no es de mayor interés.

Lo que proponemos aquí es que su implementación al Pacífico habría articulado nuevas nociones ilustradas y liberales con prácticas y nociones andinas de fuerte raigambre. Esto se visualiza tanto en aspectos laborales –como la permanencia del tributo no remunerado de postillones indígenas sirviendo en las postas– como en aspectos materiales, por ejemplo, en los paralelismos arquitectónicos entre postas y tambos de época inca. Si bien el patrón hilera observado en Ascotán y Guacate concuerda bastante con el arquetipo de posta de Velasco (dos cuartos, cocina, patio, corral), el patrón *kancha* del altiplano requiere integrar la historia oral en la biografía social de postas como Viscachillas, que tienen una ocupación más dilatada en el tiempo y visitas intermitentes de pastores. Estos sitios también requieren de excavaciones arqueológicas que permitan comprender la antigüedad de posibles ocupaciones precolombinas.

Tanto el registro arqueológico como el trabajo de los historiadores apuntan a un elemento compartido subyacente por todas las etapas en la biografía de la ruta Potosí-Cobija: el trabajo indígena, anónimo y tradicional. Los transportistas acamparon siempre a cielo abierto o

pernoctaron en estancias y caseríos de pastores; esta logística tradicional, basada en relaciones sociales y en el conocimiento experto del paisaje, hizo innecesaria la organización de un sistema colonial de posadas. Incluso cuando la ruta estuvo dotada de tambos o postas, las pascanas siguieron funcionando en las inmediaciones, lo que tiene visibilidad arqueológica e histórica (Berenguer y Salazar, 2017; Palliere, 1945 [1867]; Vaca de Castro, 1909 [1543]).

Asimismo, los cargadores caminaron la ruta baja desde épocas muy antiguas, durante el Intermedio Tardío y la era Inca, proyectándose a épocas coloniales e incluso al siglo XIX según viajeros (Palliere (1945 [1867]; Pimentel et al., 2017; Sanhueza 1992) y es muy probable que las caravanas de llamas cargueras hayan seguido hasta bien entrado el siglo XX (en las tierras altas). Estos medios habrían coexistido y articulado con la nueva arriería colonial de mulares, tal como articularon diversas estrategias en épocas anteriores (Nielsen et al., 2019).

Así, los simples paravientos arqueológicos asociados con senderos y huellas troperas representan evidencia del trabajo nativo de transporte, y todavía lejos de identificar los diferentes patrones de conducta que los generaron, vislumbran distintas dinámicas del movimiento colonial y republicano a través del guiño de su frecuencia, ubicuidad y asociaciones. El uso de pascanas por parte de apires, caravaneros y jinetes nativos evidenciaría la persistencia de modelos y prácticas propias y de larga data en los ACS.

Conclusiones

Los flujos coloniales en la ruta Potosí-Cobija fueron fruto de modelos y prácticas tanto mercantiles como andinas, incrustadas en un primer momento en la organización de la época inca. El transporte constituiría así otro caso de articulación transconquista entre imperialismo español y andino, análogo a la temprana integración de los sistemas tributarios y administrativos (Wernke, 2013). Más que una estrategia calculada, la articulación colonial del transporte habría sido el producto de una sociedad andina fuerte y creativa (Medinacelli, 2010), todavía protagónica en las relaciones de producción. Que los españoles hayan participado, modificando gradualmente varios aspectos de las relaciones, conocimientos, habilidades e infraestructuras de transporte indígena, es una situación observada en otras rutas andinas (Corcoran-Tadd y Pezzarossi, 2018). Los modelos y los discursos imperiales generan resultados que no siempre se pueden predecir (Van Valkenburgh, 2017) y nuestra ruta es otro ejemplo de las múltiples fusiones que produjo la conquista.

La ausencia de infraestructura colonial en la ruta se explicaría, más que por control territorial, por el acceso hegemónico a las relaciones de producción del transporte, en las que los curacas habrían sido intermediarios o emprendedores, persiguiendo directamente intereses mercantiles propios, situación demostrada por Medinacelli (2010) para el altiplano. Esto sin negar la importancia de corregidores, sacerdotes y otros agentes coloniales en la organización de los flujos y el trabajo nativo. Más que buscar infraestructura rutera, indicador tradicional de control imperial en el imaginario arqueológico (Julien, 2012; Sinopoli, 1994), el foco debiera ponerse en las evidencias de la praxis y en cómo estas abren una ventana a los principios subyacentes al movimiento (Nielsen, 2017).

Nuestros resultados respaldan, en este sentido, los postulados de Nielsen (1997, 2011) de que en el área solo el Imperio inca y la República de Bolivia auspiciaron el tráfico mediante inversión en infraestructura. La presencia de un claro patrón de postas arqueológicas manifiesta el esfuerzo del Estado boliviano por auspiciar, fomentar y controlar el tráfico republicano entre

Potosí y Cobija, en un intento marcado por modelos mercantiles y andinos; mientras que el funcionamiento continuo del modelo inca durante el siglo XVI en segmentos de nuestra ruta es un contexto muy interesante de profundizar.

Agradecimientos

A Mary Van Buren y el Departamento de Antropología de Colorado State University por el apoyo académico y financiero para esta investigación, a la coinvestigadora boliviana del proyecto Valeria Antezana, al exdirector de UDAM (Bolivia) José Luis Paz por el permiso (023/2016) y a José Berenguer, Pablo Cruz, Juan Guillermo Martín y Axel Nielsen por su ayuda. También a los evaluadores anónimos de este manuscrito.

Referencias citadas

- Albarracín-Jordan, J., Capriles, J., Miller, M. (2014). Transformations in ritual practice and social interaction in Tiwanaku's periphery. *Antiquity*, 88, 341, 851-862.
- Arze, J. (2004 [1787]). Carta n° 156 del Gobernador Intendente de Potosí, Pino Manrique. En J. Hidalgo (Ed.), *Historia Andina en Chile* (pp. 193-196). Santiago: Editorial Universitaria.
- Ballester, B. y Gallardo, F. (2017). Reflexiones sobre valor e intercambio de objetos en la costa de Atacama. *Taltalia*, 10, 53-66.
- Berenguer, J. (1994). Asentamientos, caravaneros y tráfico de larga distancia en el norte de Chile: El caso de Santa Bárbara. En M. Albeck (Ed.), *De costa a selva: Intercambio y producción en los Andes Centro-Sur* (pp. 17-50). Buenos Aires: UBA.
- Berenguer, J. (2004). *Caravanas, interacción y cambio en el Desierto de Atacama*. Santiago: Sirawi Ediciones.
- Berenguer, J. (2006). Caravaneros y guerreros en el arte rupestre de Santa Bárbara, alto Loa. En *VII Simposio Internacional de Arte Rupestre* (pp. 193-203), Arica, Chile.
- Berenguer, J. (2007). El camino Inka del Alto Loa y la creación del espacio provincial en Atacama. En A. Nielsen (Ed.), *Producción y Circulación Prehispánicas de Bienes en el Sur Andino* (pp. 413-443). Córdoba: Editorial Brujas.
- Berenguer, J., Castro, V., Aldunate, C., Sinclair, C., y Cornejo, L. (1985). Secuencia del arte rupestre en el alto Loa: una hipótesis de trabajo. En *Estudios en Arte Rupestre* (pp. 87-108). Santiago: Museo Chileno de Arte Precolombino.
- Berenguer, J., Cáceres, I., Sanhueza, C. y Hernández, P. (2005). El Qhapaq Ñan en el Alto Loa, norte de Chile: Un estudio micro y macromorfológico. *Estudios Atacameños*, 29, 7-39.
- Berenguer, J., Cabello, G. y Artigas, D. (2007). Tras la pista del Inca en petroglifos paravecinales al Qhapaq Ñan en el alto Loa, norte de Chile. *Chungara Revista de Antropología Chilena*, 39(1), 29-49.
- Berenguer, J. y Cáceres, I. (2008). El Qhapaq Ñan en Chile tramo 2: Miño-Lasana, Región de Antofagasta (Ms. en posesión de los autores).
- Berenguer, J. y Pimentel, G. (2017). Introducción al estudio de los espacios internodales y su aporte a la historia, naturaleza y dinámica de las ocupaciones humanas en zonas áridas. *Estudios Atacameños, Arqueología y Antropología Surandinas*, 56, 3-11.

- Berenguer, J. y Salazar, D. (2017). Incaguasi, “donde dormían las carretas”. *Arqueología de un lugar de paso en el valle del Alto Loa, desierto de Atacama. Estudios Atacameños, Arqueología y Antropología Surandinas*, 56, 163-195.
- Berenguer, J., Sanhueza, C., Vitry, C., Olavarría, P. y Torres, A. (2011). Qhapaq Ñan. *Las Rutas del Inca en el Norte de Chile*. Santiago: Consejo de Monumentos Nacionales/ Qhapaq Ñan Chile.
- Bittmann, B. (1977). Cobija y alrededores de la época colonial (1600-1750). En *Actas del VII Congreso de Arqueología de Chile*. Santiago: Ediciones Kultrún.
- Borie, C. (2013). *De la pampa a la costa y de la costa a la pampa. Estudio de un espacio clave de la ruta entre Cobija y Calama*. Tesis de grado. Universidad de Chile, Santiago, Chile.
- Borie, C., Castro, V., Varela, V. y Aldunate, C. (2016). Cobija y sus vías de conexión con el interior de Atacama. Desde la Colonia hasta la guerra del salitre. *Diálogo Andino*, 49, 209-223.
- Burdett O'Connor, F. (1928 [1826]). Reconocimiento del Litoral de Atacama en 1826. *Revista Chilena de Historia y Geografía*, 58, 267-285.
- Cáceres, I. y Berenguer, J. (1996). El caserío de Santa Bárbara 41, su relación con la *waka* de Taira, alto Loa. *Chungara*, 28, 381-393.
- Cajías, F. (1975). *La Provincia de Atacama 1825-1842*. La Paz: Editorial Amigos del Libro.
- Cañete y Domínguez, P. (1952[1791]). *Guía Histórica, Geográfica, Física, Política, Civil y Legal del Gobierno e Intendencia de la Provincia de Potosí*. Bolivia: Editorial Potosí.
- Capriles, J. (2016). The Subsistence Economy of Early Andean Pastoralists. En J. Capriles y N. Tripcevich (Eds.), *The Archaeology of Andean Pastoralism* (pp. 39-54). Albuquerque: University of New Mexico Press.
- Capriles, J., Albarracín-Jordan, J., Bird, D., Goldstein, S., Jarpa, G., Calla, S. y Santoro, C. (2018). Mobility, subsistence, and technological strategies of early Holocene hunter-gatherers in the Bolivian Altiplano. *Quaternary International*, 473, 190-205.
- Carrió de la Vandra, A. (1985 [1775]). *El lazarrillo de Ciegos Caminantes*. Barcelona: Fundación Biblioteca Ayacucho.
- Casassas, J. M. (1974). *La Región Atacameña en el Siglo XVII*. Antofagasta: Universidad del Norte-Chile.
- Castro, V., Berenguer, J., Gallardo F., Llagostera, A. y Salazar, D. (2016). Vertiente Occidental Circumpuneña. Desde las sociedades posarcaicas hasta las preincas (ca. 1500 años a.C. a 1470 años d.C.). En F. Falabella, M. Uribe, C. Sanhueza, C. Aldunate y J. Hidalgo (Eds.), *Prehistoria en Chile. Desde sus primeros habitantes hasta los Incas* (pp. 239-283). Santiago: Editorial Universitaria.
- Clarkson, P., Santoro, C., Levy, T., Núñez, L., Nielsen, A., Rosen, S., Forster, F., Capriles, J., Khazanov, A., Frchetti, M. y Valenzuela, D. (2017). Red mundial para estudios comparativos sobre caravanas: pasado, presente y futuro. *Chungara Revista de Antropología Chilena*, 49, 3, 297-307.
- Corcoran-Tadd, N. y Pezzarossi, G. (2018). Between the South Sea and the mountainous ridges: biopolitical assemblages in the Spanish colonial Americas. *Post-Medieval Archaeology*, 52, 1, 84-101.
- D'Altroy, T. y Earle, T. (1985). Staple finance, wealth finance, and storage in the Inka political economy. *Current Anthropology*, 26(2), 187-206.

- Danvila y Collado, M. (1886). *El Poder Civil en España* (Vol. IV). Madrid: Imprenta de Manuel Tello.
- Deagan, K. (1987). *Artifacts of the Spanish Colonies of Florida and the Caribbean, 1500-1800: Volume 1 - Ceramics, Glassware and Beads*. Washington, DC: Smithsonian Institution Press.
- De la Vega, E., Stanish, C., Moseley, M., Williams, P., Vining, B., Chávez, C. y La Favre, K. (2017). Qawra Thaki: el sistema de caminos transversales entre el altiplano y los valles occidentales del sur peruano. En S. Chacaltana, E. Arkush y G. Marcone (Eds.), *Nuevas tendencias en el estudio de los caminos* (pp. 100-123). Lima: Ministerio de Cultura.
- Diago, M. y Ladero, M. (2009). Caminos y ciudades en España de la Edad Media al siglo XVIII. *La España medieval*, 33, 347-382.
- Dillehay, T. (2013). Economic mobility, exchange, and order in the Andes. En K. Hirth y J. Pillsbury (Eds.), *Merchants, markets, and exchange in the Pre-Columbian world* (pp. 283-317). Washington: Dumbarton Oaks Research Library and Collection.
- Dillehay, T. y Núñez, L. (1988). Camelids, caravans, and complex societies in the south-central Andes. En N. Saunders y O. de Montmollin (Eds.), *Recent studies in pre-Columbian archaeology* (pp. 603-633). Oxford: BAR International Series.
- D'Orbigny, A. (1945 [1847]). *Viaje a la América Meridional*. Buenos Aires: Editorial Futuro.
- Edwards, M. y Schreiber, K. (2014). Pataraya: the archaeology of a Wari outpost in Nasca. *Latin American Antiquity*, 25(2), 215-233.
- Gallardo, F., Correa, I., Pimentel, G. y Blanco, J. (2017). Consumption Consumes: Circulation, Exchange, and Value of San Pedro de Atacama Black Polished Ceramics. *Latin American Antiquity*, 28, 2, 252-268.
- García-Albarido, F. (2013). El puerto boliviano de Cobija, correlaciones entre cultura material y su ocupación durante la expansión capitalista en Atacama (1850-1877). *Vestigios. Revista Latino-Americana de Arqueología Histórica*, 7, 44-71.
- Garrido, F. (2016). Rethinking imperial infrastructure: A bottom-up perspective on the Inca Road. *Journal of Anthropological Archaeology*, 43, 94-109.
- Glave, M. (1989). *Trajinantes: Caminos Indígenas en la Sociedad Colonial. Siglos XVI-XVII*. Lima: Instituto de Apoyo Agrario.
- Goldstein, P., y Owen, B. (2001). Tiwanaku en Moquegua: las colonias altiplánicas. *Boletín de Arqueología PUCP*, 5, 139-168.
- Grafe, R. (2014). Polycentric states: the Spanish reigns and the “failures” of mercantilism. En P. Stern y C. Wennerlind (Eds.), *Mercantilism reimagined: political economy in early modern Britain and its empire* (pp. 241-262). New York: Oxford University Press.
- Guamán Poma, F. (1615). *Nueva Corónica y Buen Gobierno*. Biblioteca Real Danesa. <http://www5.kb.dk/permalink/2006/poma/1092/es/text/?open=idm45821230241904> (Consultado 18.06.2021).
- Hernández, A. (1975 [1830]). Diario de un viaje practicado (1830) por el ciudadano Atanasio Hernández desde la ciudad de La Paz hasta el puerto de La Mar, con observaciones sobre la situación del camino, y las

- posadas, e indicaciones de lo que puede hacerse para facilitar esta interesante comunicación. En F. Cajías (Ed.), *La provincia de Atacama 1825-1842* (pp. 380-386). La Paz: Editorial Amigos del Libro.
- Hidalgo, J. (1983). Dos documentos inéditos y un mapa de Cobija: Informes del Comisionado Dr. José Agustín de Arze, 1786-1787. *Chungara*, 10, 139-145.
- Hidalgo, J. (2012). Atacama colonial. De la conquista a la colonia. En C. Aldunate (Ed.), *Atacama* (pp. 111-156). Santiago: Museo Chileno de Arte Precolombino.
- Hyslop, J. (1990). *Inka settlement planning*. Austin: University of Texas Press.
- Jones, O. (1986). *Cylindrical English Wine and Beer Bottles 1735-1850*. Ottawa: Parks Canada.
- Julien, C. (2012). The Chinchaysuyu road and the definition of an Inca imperial landscape. En S. Alcock, S. J. Bodel y R. Talbert (Eds.), *Highways, Byways, and Road Systems in the Pre-Modern World* (pp. 147-167). Malden: Wiley y Sons Inc.
- Knudson, K. (2008). Tiwanaku Influence in the South-Central Andes: Strontium Isotope Analysis and Middle Horizon Migration. *Latin American Antiquity*, 19(1), 3-23.
- Latorre, C., Santoro, C., Ugalde, P., Gayo, E., Osorio, D., Salas, C., De Pol-Holz, R., Joly, D. y Rech, J. (2013). Late Pleistocene human occupation of the hyperarid core in the Atacama Desert, northern Chile. *Quaternary Science Review*, 77, 19-30.
- Lazzari, M., Pereyra, L., Stoner, W., Scattolin, M., Korstanje, M. y Glascock, M. (2017). Compositional data supports decentralized model of production and circulation of artifacts in the pre-Columbian south-central Andes. *Proceedings of the National Academy of Sciences of the United States of America*, 114(20), E3917-E3926.
- Letelier, J. (2016). Entre la costa de Cobija y tierras altas. El tráfico arriero a inicios de la república boliviana. *Diálogo Andino*, 49, 225-234.
- López, C. (2016). *La ruta de la Plata de Potosí al Pacífico: Caminos, Comercio y Caravanas en los Siglos XVI y XIX*. La Paz: Plural Editores.
- Malavez, H. (1787). *Carta Geográfica que Contiene los Seis Partidos, que Comprende la Provincia de Potosí*.
- McDougall, D. (1990). The Bottles of the Hoff Store Site. En A. Pastron y E. Hattori (Eds.), *The Hoff Store Site and gold rush merchandise from San Francisco, California* (pp. 58-74). Ann Arbor: Braun Brumfield.
- Medinacelli, X. (2010). *Sarivi: Los llameros y la construcción de la sociedad colonial*. La Paz: Institut Français d'Études Andines.
- Mendez-Quiros, P. y García, M. (2018). Territorialidad, flujos espaciales y modalidades de tránsito yuxtapuestas en la red vial de los valles occidentales (siglos X-XX). *Revista Transporte y Territorio*, 18, 40-69.
- Mendez-Quiros, P. y Saintenoy, T. (2021). Movimiento e imperialismo Inca en los valles de Arica (Andes 18° S). *Latin American Antiquity*, 32(2), 331-349.
- Miller, G. (1991). A Revised Set of CC Index Values for Classification and Economic Scaling of English Ceramics from 1787 to 1880. *Historical Archaeology*, 25(1), 1-25.
- Moreno, A. (1977). *El corregidor de indios y la economía peruana del siglo XVIII*. Madrid: Editorial CSIC.

- Nielsen, A. (1997). El tráfico caravanero visto desde La Jara. *Estudios Atacameños*, 14, 339-371.
- Nielsen, A. (2009). Pastoralism and the non-pastoral World in the late pre-Columbian history of the southern Andes (1000-1535). *Nomadic Peoples*, 13(2), 17-35.
- Nielsen, A. (2011). El tráfico de caravanas entre Lípez y Atacama visto desde la Cordillera Occidental. En L. Núñez y A. Nielsen (Eds.), *En Ruta: Arqueología, Historia y Etnografía del Tráfico Sur Andino* (pp. 89-109). Córdoba: Encuentro Grupo Editor.
- Nielsen, A. (2013). Circulating objects and the Constitution of South Andean Society (500 BC-AD 1550). En K. Hirth y J. Pillsbury (Eds.), *Merchants, Markets, and Exchange in the Pre-Columbian World* (pp. 389-418). Washington: Dumbarton Oaks.
- Nielsen, A. (2017). Actualidad y potencia de la arqueología internodal surandina. *Estudios Atacameños. Arqueología y Antropología Surandinas*, 56, 299-317.
- Nielsen, A., Berenguer J., y Pimentel, G. (2019). Inter-nodal archaeology, mobility, and circulation in the Andes of Capricorn during the Late Intermediate Period (AD 1000–1450). *Quaternary International*, 533, 48-65.
- Nielsen, A., Berenguer, J., y Sanhueza, C. (2006). El Qhapaqñan entre Atacama y Lípez. *Intersecciones en Antropología*, 7, 217-234.
- Nielsen, A., y Maryański, J. (2018). Los pastores y sus caravanas en la era del Tawantinsuyu. En I. Shimada (Ed.), *El imperio Inka*. Lima: Fondo Editorial de la Universidad Católica del Perú. Núñez, L. (1992). *Vida y Cultura en el Oasis de San Pedro de Atacama*. Santiago: Editorial Universitaria.
- Núñez, L., Cartajena, I., Carrasco, C., de Souza, P., y Grosjean, M. (2006). Emergencia de Comunidades Pastoralistas Formativas en el Sureste de la Puna de Atacama. *Estudios Atacameños. Arqueología y Antropología Surandinas*, 32, 93-117.
- Núñez, L. y Dillehay, T. (1979). *Movilidad giratoria, armonía social y desarrollo en los Andes meridionales: Patrones de tráfico e interacción económica: ensayo*. Antofagasta: Universidad del Norte.
- Núñez, L., Grosjean, M., y Cartajena, I. (2010). Sequential analysis of human occupation patterns and resource use in the Atacama Desert. *Chungara Revista de Antropología Chilena*, 42(2), 363-391.
- Olgúin, L. (2013). *Anexo H arqueología Tchamma*. Recuperado de: http://seia.sea.gob.cl/archivos/8c6_Anexo_H_Arqueologia_Tchamma_Rev_0.pdf (15 Agosto 2018).
- Palliere, L. (1945 [1867]). *Diario de Viaje por la América del Sud, 1856 a 1866*. Buenos Aires: Ediciones Peuser.
- Pérez, M. (2001). Los caminos reales de América en la legislación y en la historia. *Anuario de Estudios Americanos*, Tomo LVIII(1), 33-60.
- Peroud, R. (1960). Diario inédito de un viaje a lo largo de las costas de Chile y del Perú (1706-1707). *Boletín de la Academia Chilena de la Historia*, Vol. XXVII(62), 5-30.
- Phillipi, R. (1860). *Viage al Desierto de Atacama Hecho por Orden del Gobierno de Chile en el Verano 1853-1854*. Sajonia: Librería de Eduardo Antón.
- Pimentel, G. y Barros, A. (2020). La memoria de los senderos andinos. Entre huacas, diablos, ángeles y demonios. *Boletín del Museo Chileno de Arte Precolombino*, 25, 1, 201-225.

- Pimentel, G., Ugarte, M., Blanco, J., Torres-Rouff, C. y Pestle, W. (2017). Calate: de lugar desnudo a laboratorio arqueológico de la movilidad y el tráfico intercultural prehispánico en el desierto de Atacama (ca. 7000 AP-550 AP). *Estudios atacameños. Arqueología y Antropología Surandinas*, 56, 23-58.
- Samford, P. (1997). Response to a Market: Dating English Underglaze Transfer-Printed Wares. *Historical Archaeology*, 31(2),1-19.
- Sanhueza, C. (1992). Tráfico caravanero y arriería colonial en Atacama: El Siglo XVI. *Estudios Atacameños*, 10, 169-182.
- Sanhueza, C. (2011). Atacama y Lípez. Breve historia de una ruta: escenarios históricos, estrategias indígenas y ritualidad andina. En L. Núñez y A. Nielsen (Eds.), *En ruta: Arqueología, Historia y Etnografía del Tráfico Surandino* (pp. 313-340). Córdoba: Encuentro Grupo Editor.
- Sanhueza, C. (2011b). Tráfico caravanero, arriería y trajines en Atacama colonial. Síntesis y discusiones sobre un proceso de adaptación andina. En A. Hubert, J. González y M. Pereira (Eds.), *Temporalidad, Interacción y Dinamismo Cultural. La búsqueda del hombre* (pp. 289-321). Antofagasta: Universidad Católica del Norte.
- Sanjurjo, J. (2012). Caminos trans-ístmicos y ferias de Panamá, siglos XVII-XVIII. *Anales del Museo de América*, XX, 260-271.
- Santoro, C., Capriles, J., Gayo, E., de Porras, M., Maldonado, A., Standen, V., Latorre, C., Castro, V., Angelo, D., McRostie, V., Uribe, M., Valenzuela, D., Ugalde, P. y Marquet, P. (2017). Continuities and discontinuities in the socio-environmental systems of the Atacama Desert during the last 13,000 years. *Journal of Anthropological Archaeology*, 46, 28-39.
- Santoro, C., Osorio, D., Ugalde, P., Sepúlveda, M., Cartajena, I., Standen, V., Gayó, E., Maldonado, A., Rivadeneira, M., Latorre, C., Arriaza, B., Rothhammer, F., de Souza, P., Carrasco, C. y Núñez, L. (2016). Cazadores, recolectores y pescadores arcaicos del desierto de Atacama: entre el Pacífico y los Andes, norte de Chile (ca. 10.000 a 3.700 años a.p.). En F. Falabella, M. Uribe, L. Sanhueza, C. Aldunate, y J. Hidalgo (Eds.), *Prehistoria en Chile: Desde sus primeros habitantes hasta los incas* (pp. 117-173). Santiago: Editorial Universitaria.
- Sinopoli, C. (1994). The Archaeology of Empires. *Annual Review of Anthropology*, 23, 159-180.
- Snead, J. (2012). Obliterated Itineraries: Pueblo Trails, Chaco Roads, and Archaeological Knowledge. En S. Alcock, J. Bodel y R. Talbert (Eds.), *Highways, Byways, and Road Systems in the Pre-Modern World* (pp. 106-127). Malden: Wiley y Sons Inc.
- Stanish, C. (2012). La ocupación Inca en la cuenca del Titicaca. En L. Flores y H. Tantaleán (Eds.), *Arqueología de la cuenca del Titicaca, Perú* (pp. 339-383). Lima: IFEA.
- Stern, S. (1995). The Variety and Ambiguity of Native Andean Intervention in European Colonial Markets. En B. Larson, O. Harris y E. Tandeter (Eds.), *Ethnicity, markets, and migration in the Andes: at the crossroads of history and anthropology* (pp. 73-101). Durham: Duke University Press.
- Thompson, I. (2006). Los ferrocarriles del Capricornio Andino. En A. Cabezas, M. Hernández, L. Núñez y M. Vásquez (Eds.), *Las rutas del Capricornio Andino* (pp. 93-104). Santiago: Consejo de Monumentos Nacionales.
- Torres-Rouff, C., Knudson, K. y Hubbe, M. (2013). Issues of affinity: Exploring population structure in the middle and regional developments periods of San Pedro de Atacama, Chile. *Am. J. Phys. Anthropol.*, 152, 370-382.

- Uribe, M. y Sánchez, R. (2016). Los Incas en Chile: aportes de la arqueología chilena a la historia del Tawantinsuyo (ca. 1400 a 1536 años d.C.). En F. Falabella, M. Uribe, L. Sanhueza, C. Aldunate, y J. Hidalgo (Eds.), *Prehistoria en Chile: Desde sus primeros habitantes hasta los incas* (pp. 529-568). Santiago: Editorial Universitaria.
- Vaca de Castro, C. (1909 [1543]). Ordenanzas de tambos; distancias de unos a otros, modo de cargar los indios y obligaciones de las justicias respectivas hechas en la ciudad del Cuzco en 31 de Mayo de 1543. *Revista histórica*, Vol. III, 427-429.
- Van Valkenburgh, P. (2017). Unsettling Time: Persistence and Memory in Spanish Colonial Peru. *Journal of Archaeological Method and Theory*, 24(1), 117-148.
- Varela, V., Castro, V. y Aldunate, C. (2008a). Informe de Laboratorio Análisis de Materiales Superficiales de Posta Miscanti, Proyecto Fondecyt 1050991. (Ms. en posesión de los autores).
- Varela, V., Castro, V. y Aldunate, C. (2008b). Informe de Laboratorio Recolección Superficial de Posta Colupo, Proyecto Fondecyt 1050991. (Ms. en posesión de los autores).
- Von Tschudi, J. (1966 [1858]). Viaje por las cordilleras de los Andes de Sudamérica, de Córdoba a Cobija, en el año 1858. *Boletín de la Academia Nacional de Ciencias*, 45, 323-405.
- Wernke, S. (2013). *Negotiated Settlements: Andean Communities and Landscapes under Inka and Spanish Colonialism*. Florida: University Press of Florida.
- Wernke, S., Oré, G., Hernández, C., Norman, S., Kohut, L., Waller, L., Vylegzhanina, V., y Marcone, G. (2017). Ejes de articulación: análisis de la red espacial de Qhapaq Ñan en el sur del Perú. En S. Chacaltana, E. Arkush, y G. Marcone (Eds.), *Nuevas tendencias en el estudio de los caminos* (pp. 124-143). Lima: Ministerio de Cultura.
- Zori, C. y Brant, E. (2017). Lanzando una amplia red: un análisis de redes sociales en los caminos incas en los valles costeros del norte de Chile. En S. Chacaltana, E. Arkush, y G. Marcone (Eds.), *Nuevas tendencias en el estudio de los caminos* (pp. 72-99). Lima: Ministerio de Cultura.