BOLETÍN DEL MUSEO CHILENO DE ARTE PRECOLOMBINO
Vol. 22, N° 1, 2017, pp. 15-34, Santiago de Chile
ISSN 0716-1530

ARQUEOLOGÍA VIAL DEL QHAPAQ ÑAN EN SUDAMÉRICA: ANÁLISIS TEÓRICO, CONCEPTOS Y DEFINICIONES

ROAD ARCHAEOLOGY OF THE QHAPAQ ÑAN IN SOUTH AMERICA: THEORETICAL ANALYSIS, CONCEPTS AND DEFINITIONS

Carlos González Godoy[A]

Se presentan y discuten determinados antecedentes de la investigación arqueológica contemporánea del Qhapaq Ñan en Sudamérica, fundamentalmente referida a la temática de la vialidad. Asimismo, se exponen las definiciones en torno a qué entendemos conceptualmente por un camino arqueológico. Por último, se analizan algunos criterios clasificatorios de los caminos inkaicos, profundizando en sus implicancias arqueológicas.

Palabras clave: Qhapaq Ñan, Camino del Inka, arqueología vial, Tawantinsuyu.

This paper is a presentation and discussion of data regarding contemporary archaeological research of the Qhapaq Ñam in South America, mainly focused on paths and roads. It also includes definitions on what is a road in archaeological terms. Finally, there is an analysis on Inka road classification criteria, deeply focused on archaeological implications.

Keywords: *Qhapaq Ñan, Inka Trail, road archaeology, Tawantinsuyu.*

INTRODUCCIÓN

Desde 2004 emprendimos el estudio sistemático de la vialidad inkaica en la Región de Atacama, Chile. Debido a este quehacer investigativo (González 2007, 2013; Westfall & González 2009; González & Castells 2010; González & Westfall 2010), surgieron algunas interrogantes epistemológicas referidas al estudio del *Qhapaq Ñan*, que no eran respondidas, según nosotros, por la obra esencial de Hyslop (1984, 1992, 2014). Así, nos preocupaba comprender cómo los supuestos teóricos eran contrastados con datos arqueológicos específicos al pesquisar algún tramo del camino inka en la Sudamérica andina y, por ende, en Chile.[1] De igual modo, nos interesaba entender cómo este proceso analítico derivaba en la formulación de explicaciones e interpretaciones de un discurso, en nuestro caso del *Tawantinsuyu* en general y del *Qhapaq Ñan* en particular.

Este panorama acrecienta sus dudas por las aún escasas discusiones teóricas desde la arqueología sobre el Camino del Inka en Sudamérica. No obstante, se encuentran importantes precedentes en este sentido, tanto en obras monográficas como globales (ocupación inka de un territorio). En Chile se reconocen los alcances metodológicos de Niemeyer y Rivera (1983),

[A] **Carlos González Godoy**, Instituto de Investigación en Ciencias Sociales y Educación, Universidad de Atacama, Copiapó, Chile, email: carlos.gonzalez@uda.cl

Recibido: diciembre 2015. Aceptado: junio 2016.

los usos históricos del camino identificado por Lynch (1995-1996), los aportes teóricos y metodológicos de Berenguer et al. (2005, 2011a) y de Castro et al. (2004), que analizan algunos tramos en el Norte Grande. Asimismo, destacan el trabajo de Muñoz y Chacama (2006) en los Altos de Arica, de Santoro et al. (2010) en el extremo norte de Chile y de Castro y Varela (2000) en el Loa superior. También son relevantes los artículos monográficos de Uribe y Cabello (2005), Uribe y Urbina (2009), como de Méndez (2007), en torno al estudio de cerámica, arquitectura y lítica del camino inka del Alto Loa. Por su parte, Zori y Urbina (2014) entregan algunas vinculaciones de la red vial inka con el sitio Tarapacá Viejo. A su vez, Sanhueza (2002, 2004, 2012) visibiliza el papel de los hitos camineros (*sayhuas*) en la creación de paisajes inkaizados en un espacio la Región de Antofagasta. En tanto que, Garrido (2016) y Pavlovic et al. (2012) contribuyen a la discusión, al igual que la línea de investigación desarrollada por Stehberg (1995).

A la par, se conocen las propuestas de Jenkins (2001) y Matsumoto (2008) para analizar el camino, a las que no adherimos por su determinismo. En tanto, en Sudamérica sobresalen en la problemática las síntesis de Raffino (1981: 201-240), López (2014), Lumbreras (2014), Matos (2015), Matos y Barreiro (2015) y los trabajos de difusión de Berenguer et al. (2011b), así como el de Sanhueza et al. (2011). De la misma manera, se registran las contribuciones metodológicas para el camino de López (2013), Juillard (2007, 2009) y Casaverde y López (2009, 2010); estos últimos identifican también estructuras ortogonales del camino (Casaverde & López 2013). En Argentina se distinguen las especificaciones teóricas y metodológicas de Raffino (1981), Vitry (2000, 2004, 2007), Moralejo (2011) y Moralejo y Gobbo (2015), para el tratamiento del camino en el Noroeste Argentino. A ello se agrega el estudio de Fernández Do Rio y Ochoa (2010) en la Quebrada de Humahuaca. Del mismo modo, en el centro oeste argentino están los trabajos sistemáticos de Bárcena (1993-1998, 2002; por mencionar algunas de sus obras), García (2011) y Martin (2010, 2015a, 2015b).

En Perú se cuentan las investigaciones de Matos en Junín (1992); Coello (2000) en San Damián; Kendall (2000) en Ollantaytambo; las reflexiones geográficas inkaicas de Saintenoy (2013) desde un camino del Apurimac; las aportaciones de Amado (2015a [2014], 2015b [2014]) en Cusco; Astuhuamán (2010) en la Sierra de Piura; Serrudo (2002, 2010) en Taparaku y Haytara; Ordóñez (2013) en el tramo de Huánuco Pampa a Taparaco; Cavero (2014) en Ayacucho; Casaverde (2015) en el valle medio de Cañete; Julien (2012) y Pino (2016) analizando el camino del *Chinchaysuyu* y las observaciones de Chacaltana (2010) acerca del rol de los tambos. Junto a lo señalado, se encuentra el trabajo de Topic y Topic (2013) en relación con las redes y rutas preinkaicas del norte del Perú; la redefinición del término *kallanka* de Barraza (2010) y su vínculo con los *tampus* y los detalles de Bar (2013), referidos a la afectación histórica de los caminos prehispánicos. Significativos son también los numerosos informes del Proyecto *Qhapaq Ñan* del Ministerio de Cultura de Perú.

En Bolivia destacan los aportes de Avilés (2008), Ballivián et al. (2012), Gutiérrez (2005, 2012), Michel (2011), Michel y Ballivián (2013) y Coben (2010). En Cochabamba, Sánchez (2012) trata la visualidad informativa del camino y, en el sur de Bolivia, Manzo et al. (2011) correlacionan actividades con características formales de los restos inmuebles del camino. En Lípez, Nielsen et al. (2006) definen el trazado del *Qhapaq Ñan* y su incursión hacia Chile, discutiendo sobre circulación de bienes y prácticas rituales camineras. Valga señalar la investigación de Erickson (2000) en Bolivia, desde la teoría vial, aunque no abarca el camino inka. Por último, en Ecuador figuran los trabajos de Fresco (2004), Hocquenghem et al. (2009), Sistrunk (2010), Almeida (2015) y el estudio de caminos antiguos de Lippi (2000) en el Pichincha Occidental.

Aun considerando estas investigaciones y los crecientes registros arqueológicos del camino en Sudamérica, observamos todavía una indefinición conceptual y el uso por convención de ciertos términos –p. e., tambos y *chasquiwasis*–, dando cuenta, desde nuestro punto de vista, de un tema no tratado adecuadamente en el proceso investigativo del *Qhapaq Ñan*.[2] A raíz de esta situación, consideramos que la nomenclatura existente sobre el sistema vial inka es más funcional que definitoria, con una fuerte incidencia del enfoque historicista (*sensu* McEwan 2006). Esto se une a la falta de discusión sobre qué se entiende por un camino arqueológico, como también respecto a la conceptualización teórica de la totalidad de los componentes arqueológicos del *Qhapaq Ñan*, problemática que analizaremos en futuros trabajos.

Por consiguiente, en este ensayo se presentan y discuten, sucintamente, determinados antecedentes terminológicos de la investigación arqueológica contemporánea del *Qhapaq Ñan* en Sudamérica. Igualmente,

se exponen y analizan las definiciones en torno a qué comprendemos por un camino arqueológico, detallando algunos aspectos clasificatorios de los caminos inkas, en la dirección de aportar a una arqueología vial del *Qhapaq Ñan* desde el ámbito teórico y conceptual.

¿QUÉ ES UN CAMINO ARQUEOLÓGICO?

Como señalamos, la explicitación sobre qué se conceptualiza cuando se alude a un camino arqueológico corresponde a una faceta poco tratada en la literatura especializada en Sudamérica, salvo por destacados trabajos orientados a expresiones viales preferentemente prehispánicas e inkas (Hyslop 1984; Schreiber 1984, 1991; Oyuela 1990; Beck 1991; Wallace 1991; Cardale de Schrimpff 1996; Cardale de Schrimpff 2000; Erickson 2000; Herrera 2000; Lippi 2000; Vitry 2000, 2004, 2007; Castro 2004; Castro et al. 2004; Fresco 2004; Isbell & Vraninch 2004; Berenguer et al. 2005; Botero 2006, 2007, 2008; Avilés 2008; Pimentel 2008; Sánchez 2008; Juillard 2009; Manzo et al. 2011; Moralejo 2011; Rivera 2011; entre otros). Concomitantemente, encontramos estudios dedicados al tráfico caravanero (Núñez 1976; Núñez & Dillehay 1995 [1979]; Nielsen 1997; Núñez & Nielsen 2011; entre otros), que también aportan a la problemática de la vialidad prehispánica.

Siguiendo estos textos, es factible desarrollar una línea de entendimiento sobre la vialidad, comenzando desde las expresiones materiales de las rutas. En esta perspectiva, en un estudio de caminos arqueológicos de Colombia se menciona que una senda, trocha o vereda se origina primero como la expresión morfológica de una huella, "producida por el desgaste erosivo del suelo, en respuesta al continuo tránsito, ya sea del hombre o de animales, por una franja de camino determinada. La presencia de un móvil, a través de una huella física, introduce el concepto de vía de comunicación" (Correa 2000: 32).

En una dirección similar, se indica que las sendas pedestres de las rutas tradicionales de los Andes ecuatorianos, conocidas como *chaqui ñan* o camino de pie (Lippi 2016, comunicación personal), son formadas por el paso reiterativo de viajeros y animales (Fresco 2004: 20). Dentro de ellas están los *culuncos* (Lippi 2000), nombre de las zanjas o trincheras profundas, angostas y erosionadas, de data preinkaica (fig. 1), implementadas por los Yumbos o culturas más antiguas y reutilizadas,

Figura 1. Ejemplo de "culunco" ecuatoriano. Parque arqueológico y ecológico Rumipamba, Quito, Ecuador (fotografía de Dinora Vergara, 2013). ***Figure 1.*** *Example of an Ecuadorian "culunco". Rumipamba Archaelogical and Ecological Park, Quito, Ecuador (photo by Dinora Vergara, 2013).*

probablemente, en el marco del *Ingañan* (Lippi 2016, comunicación personal); evidencias que se suman al reconocido *Qhapaq Ñan* ecuatoriano (Hyslop 1984: 19-36; Fresco 2004; entre otros). Esto es importante de considerar, porque en el contexto del camino inka una senda constituye una vía de comunicación y una expresión física no menor dentro de este sistema vial, como lo corroboran Berenguer et al. (2005) en el Alto Loa, Chile, y como lo comprobamos en un extenso tramo del desierto meridional de Atacama (González 2007) (figs. 2 y 3).

Si bien en Chile apreciamos una conceptualización inicial sobre los caminos inkaicos (Castro et al. 2004; Berenguer et al. 2005), en Colombia, ante la convivencia de caminos prehispánicos e históricos, Botero sostiene que existen vaguedades sobre el término *camino*:

> El concepto mismo de camino, vía de comunicación, ruta, trocha o sendero, toma muy distintas connotaciones, no sólo en cada uno de los autores sino a lo largo de los mismos

Figura 2. Senda del Camino Inka en dirección al sureste. Pampa del Carrizo, Región de Atacama (fotografía de C. González, 2012).
Figure 2. *Path of the Inka Trail, toward the Southeast. Pampa del Carrizo, Atacama Region (photo by C. González, 2012).*

Figura 3. Senda del Camino Inka en cerro Indio Muerto, El Salvador, Región de Atacama (fotografía de C. González, 2004). ***Figure 3.*** *Path of the Inka Trail in cerro Indio Muerto, El Salvador, Atacama Region (photo by C. González, 2004).*

> textos; en general, estas palabras y categorías se utilizan como sinónimos –cuyo uso, la mayoría de las veces, es valorativo y no descriptivo–, y prácticamente en ningún caso se realiza una definición explícita de ellas (Botero 2006: 267).

Para el desierto de Atacama se menciona un tipo de camino prehispánico anterior al Inka, los senderos simples y múltiples del tipo rastrillo (Muñoz & Briones 1996: 55-56). Por otro lado, Berenguer et al. (2005) fundamentan conceptos como *ruta, vía, senda* y *sendero*, al igual que Casaverde y López (2009, 2010, 2013) en Perú, que definen *segmento, tramo, subtramo, camino reconocido, trazo de camino* y *posible ruta de camino*; términos que son utilizados en una guía de relevamiento caminero (López 2013: 70-72). Previamente, Hyslop (1992: 39-40) reconocía tramos con elementos constructivos y trazas originales intactos y tramos únicamente con la traza intacta.

Desde las definiciones funcionales se ha determinado que un camino corresponde a una evidencia física, material, de una ruta de viaje que posibilita la comunicación entre puntos o áreas de actividad (Trombold 1991: 3). Realidad innegable, pero que remite un camino solo a la infraestructura (Argounova-Low 2012: 201) y obvia su gravitación simbólica, enfatizando una perspectiva funcionalista. En tanto, otros acercamientos refieren que la generación de paisajes, entre ellos los caminos y los senderos, debe ser entendida en el marco de los sistemas de pensamiento (Erickson 2000: 316-317, en Sánchez 2008: 38). Complementariamente, se postula dentro de la teoría caminera que las huellas, las sendas y los caminos deben ser comprendidos como paisajes en movimiento (Snead et al. 2009). Con anterioridad se planteaba, en un trabajo pionero en Chile (Massone 1980: 4), que las redes viales constituían una persistente trama de vínculos o estructuras de movimientos, con un extenso rango temporal.

Para Fournier (2006: 27), senderos, caminos y rutas son una expresión formal que los grupos emplean para organizar el espacio social desde lo geográfico. Más bien diríamos *junto a* lo geográfico, ya que "lo social" y "lo espacial" son caras opuestas de una misma moneda según Berenguer (2004: 20), retroalimentándose mutuamente y definiendo una dialéctica socioespacial (Pillet 2004: 150). Tomando en cuenta estas consideraciones sociales de los caminos, concordamos con Erickson (2000: 17) al señalar que:

> Los caminos encauzan y dirigen la actividad humana de una manera cultural apropiada. Los caminos son "un modelo de" y "un modelo para" una sociedad, puesto que son un elemento de la fisonomía permanente del ambiente. En este sentido, los caminos no son un simple "reflejo" de las instituciones sociales, políticas, económicas y culturales sino que más bien cumplen un papel activo en, la estructura de la vida diaria de las personas y de los grupos (Tilley 1994; Ingold 1993; Bender 1998).

A partir de estos postulados, nuestra definición de *camino arqueológico*, incluyendo al *Qhapaq Ñan*, precisa que un camino de esta naturaleza es:

1. Producto de las prácticas sociales del pasado y posee una identidad singular; genera interrelaciones y significados sociales, no necesariamente uniformes.

2. Como expresión vial, material e inmueble de las interacciones humanas, un camino en sus distintas manifestaciones (sendas, senderos y caminos como tales) es constitutivo de toda sociedad, sin

ser exclusivo de una determinada formación sociopolítica (p. e., Estado).

3. Un rasgo lineal, inmueble, superficial –con la salvedad de los *culuncos* o los "canalones" colombianos (Cardale de Schrimpff 1996: 9)– y comúnmente visible de una vía de comunicación que ha modificado una franja extensiva de terreno, contemplando de uno a varios espacios y adquiriendo características monumentales, en términos de creación significativa.

4. Ha sido concebido en un evento –o etapas sucesivas– por una o varias comunidades, relacionadas con fines políticos, económicos y ceremoniales.

5. En el caso de sucesivos entramados viales, estos traen consigo la yuxtaposición de diferentes narrativas, desarrolladas en el marco de paisajes en movimiento (Snead et al. 2009), que son pluridiscursivos.

6. Conceptualizado como un espacio multidimensional, un camino interrelaciona continuamente espacios geográficos, paisajes culturales y entornos sociales diversos (Manzo et al. 2011: 138-139).

7. Vincula fundamentalmente personas, asentamientos, actividades y lugares –relacionales, de identidad e históricos (Augé 2004: 83)–, en tiempo(s) y espacio(s) determinado(s).[3]

8. Conecta territorios, posibilita el transporte y la circulación de bienes y productos, al igual que los intercambios entre distintas sociedades.

9. Puede representar un instrumento de dominación en un contexto histórico específico.

10. Responde a un solo propósito o a un conjunto de objetivos, manifestando un uso restrictivo o colectivo, aunque por lo general cumple fines comunitarios de largo plazo.

11. Como testimonio arqueológico, se presenta habitualmente inactivo. También puede ser ocupado con posterioridad a su activación inicial, modificado en distintas etapas o reutilizado a lo largo del tiempo en términos de su ruta, especificando en propiedad un itinerario cultural (Suárez-Inclán 2003; Martorell 2003a, 2003b, 2008; Martínez, G. 2009; Martínez, C. 2010; Feliú 2011), tal como acontece con el otrora *Qhapaq Ñan* en varios lugares de la Sudamérica andina.[4]

Asimismo, un camino articula en forma simétrica:

12. Una ruta específica, definida secuencial y espacialmente.

13. Las expresiones materiales de una vía: sendas y/o huellas, senderos y caminos que tienen un carácter "inherentemente performativo" (Turnbull 2007: 143).

14. La presencia o ausencia de construcciones aledañas, evidencias muebles diversas, entre otras.

15. El recorrido pedestre sensoexperiencial de las personas que transitan bajo definidas pautas culturales –entre ellas su funcionalidad–, con una particular narrativa social y en un período limitado de tiempo. Por *narrativa* entendemos no solo los motivos personales de un viaje (Argounova-Low 2012: 195-198), sino también los códigos culturales de un grupo de viajeros y la información para otros; aspectos difíciles de pesquisar arqueológicamente en sociedades desaparecidas. Sin embargo, compartimos el planteamiento de que un camino sintetiza y dinamiza una concreta narrativa social espacializada (Turnbull 2002).

Comprendemos un camino arqueológico en un *sensu lato* y no moderno, puesto que: "En su acepción ingenieril, se habla de camino cuando ocurre un hecho constructivo, esto es, la conformación de una banca, una calzada y un sistema de drenaje" (Correa 2000: 32). De ahí que nos distanciemos de tipologías deterministas e interpretativas de rutas informales y formales, y de las subdivisiones de estas últimas como "caminos" y "calzadas" (Trombold 1991: 3), que parten de una perspectiva ingenieril y moderna. Para nosotros, un camino arqueológico engloba distintas manifestaciones de naturaleza vial: senda, senderos y caminos propiamente tales, diferencias que responden a nociones descriptivas, de acuerdo a su materialización específica como vía de comunicación en términos arqueológicos. En conjunto, apuntan frecuentemente a un sistema caminero, con sus particulares denotaciones y connotaciones.

Concuerdan con lo dicho Botero (2007: 344), Huiliñir (2015) y Gabelmann (2015). Esta última autora indica, desde un estudio etnoarqueológico en Bolivia, que: "Los caminos transitados se presentaron en una variedad inmensa y poco formalizada" (Gabelmann 2015: 45). Por otra parte, Huiliñir precisa en una investigación sobre senderos pehuenches en Chile que: "Los caminos –o *rüpü* para los pehuenches– constituyen un concepto global que remite a las redes viales en su conjunto" (Huiliñir 2015: 62). En esta misma línea, Matos (2015: 12) señala con respecto al *Qhapaq Ñan* que: "*Ñan* es palabra quechua y significa camino; cualquier tipo de camino, desde los pequeños senderos, casi imperceptibles, hasta las vías formales, construidas con alta ingeniería". Hyslop (1984: 3) entendía el camino inka desde estas definiciones. Retomaremos esta discusión más adelante.

DEFINICIONES Y ALCANCES DEL CAMINO INKAICO

Esta red de caminos era conocida como *Qhapaq Ñan*, *Inka Ñan* o *Jatun Ñan*, conceptos quechuas traducidos como Camino Real, Camino del Inka o Camino Común, respectivamente (Gonçalez Holguín 2007 [1608]: 120, 148, 280), los cuales se ocupan como términos sinonímicos.[5] Ellos pueden englobarse en una denominación generalizada desde el siglo XVI: Camino del Inka (Pease 2007: 86). Debe su nombre por pertenecerle simbólica y efectivamente al *Sapaq Inka* (*Çapay Inca çapay apu. El rey desta tierra*; Gonçalez Holguín 2007 [1608]: 77). Su importancia era tal que: "toda la estructura del Imperio se apoyaba en esta red de caminos que no tiene réplicas entre los estados antiguos de la humanidad" (Raffino et al. 2001a: 494). Su funcionamiento se consolidó en el siglo XV y estaba formada por al menos 23.000 km (Hyslop 1992: 19), ocupando un gran número de rutas preexistentes de diversas sociedades andinas y activando otras. Tradicionalmente se mencionan dentro del *Qhapaq Ñan*: "dos rutas principales que tienen una dirección general N-S; el camino de "La Sierra", que transcurre por la cordillera de los Andes, altiplano de Bolivia y Noroeste Argentino y el de "La Costa", que lo hace por el poniente de Los Andes, entre el Océano Pacífico y las montañas" (Raffino et al. 2001a: 494).

En términos funcionales, Dillehay y Netherly (1998 [1988]: 17) especifican que: "Como D'Altroy y Earle (1985), Hyslop (1984) y Morris (1972) lo han demostrado, las redes camineras guiaron la expansión del estado mediante la construcción de asentamientos a lo largo de las rutas por las cuales los recursos eran transportados hacia las áreas interiores o hacia otras fronteras del estado"; así se subraya que la infraestructura vial inkaica (caminos longitudinales, transversales y laterales) permitía, además de comunicaciones internas expeditas y el transporte de recursos, una visión integrativa.

Características y clasificaciones

La filiación inka de un camino es plausible gracias a las características del trazado y a la asociación con construcciones y materialidad mueble distintiva (Hyslop 1984, 1991: 31-32). Igualmente, se acepta que un camino inkaico incluye cualquier ruta con o sin formalización constructiva utilizada en época inka y relacionada con sitios del Estado inka (Hyslop 1992: 32).

Por nuestra parte, entendemos por *ruta* el rumbo o derrota de un viaje (*DRAE* 1997: 981), el itinerario (Berenguer et al. 2005: 14), que puede integrar una o varias vías de comunicación y tráfico, no necesariamente implementadas en un mismo tiempo. Estas vías, recorridas en forma regular y pedestre, son las expresiones físicas de la ruta inka, las cuales pueden desglosarse en: *camino* –calzada en un sentido lato– (despejado, amojonado, empedrado, etc.; Raffino 1981; Hyslop 1984; Vitry 2004; entre otros); *senda* (huella estrecha formada por el tránsito de personas y animales) o *sendero* (generalmente tropero y marcadamente geomórfico; Berenguer et al. 2005: 14); presentándose en distintas combinaciones dentro del *Qhapaq Ñan* (Fresco 2004; Berenguer et al. 2005; Juillard 2009; Manzo et al. 2011; Moralejo 2011; entre otros). Estas especificaciones han explicitado la variabilidad del sistema vial inkaico, pero también se han destacado estas diferencias por las condiciones disímiles del terreno andino (McEwan 2006: 115; Regal 2009 [1936]). Si bien constituyen un factor a tomar en consideración, no representan una condición *sine qua non* para sostener las características variables de los caminos inkas, por su orientación unicausal y logística.

Desde nuestras concepciones, junto con sortear distintos escenarios geográficos, lo cual es patente, el Camino del Inka se desenvuelve con los espacios geográficos y los paisajes culturales (*sensu* Snead et al. 2009), representando elementos significativos para comprender conceptualmente un territorio y una geografía sagrados para los inkas (Rostworowski 1986; Schobinger 1986;

Regalado 1996; Van de Gutche 1999; Bauer 2000; Vitry 2000, 2007; Sanhueza 2002, 2004, 2012; Santillana 2012; Saintenoy 2013; Pino 2016; entre otros); conjunción que se expresa en el marco de una ritualidad paisajística (Gil 2008), que debe pesquisarse para cada caso. Dentro de este contexto, y de acuerdo a la acotada duración del *Tawantinsuyu*, se comprende que: "la definición de un paisaje sagrado era un proceso dinámico, como lo fue en el valle del Cuzco" (Julien 2012: 157), por lo que el camino actúa como un instrumento, siguiendo a Julien (2012: 164), de ingeniería sociopolítica.

A partir de lo anterior, el camino inkaico opera fundamentalmente para el viajero como un derrotero simbólico, ritual, experiencial y relacional –en términos diferenciadores– con las poblaciones locales, constituyéndose también en un símbolo de poder y territorialidad inkaica, junto a sus funciones preeminentes. En consecuencia, el camino vincula experiencialmente el mundo fuera del Cusco con el centro del poder del *Tawantinsuyu* (Kaulicke 2004: 337). Por eso compartimos que: "El camino es para ser visto desde fuera y desde dentro, al pisarlo, al transitarlo, al vivirlo" (Fonseca & Alonso 2006: 2). Por consiguiente, concebimos el camino inkaico como un espacio ideológicamente experimentado (*sensu* Ananchev 2013).

En la red vial inka se han destacado los caminos empedrados o pavimentados con piedras y lozas horizontales, debido a las menciones de algunos cronistas y su alta frecuencia en el núcleo cusqueño (Rowe 1946: 230) y las tierras altas (Nair & Protzen 2015: 216). Sin embargo, se han registrado en otros sectores de Perú (López 2013: 95-96), como también en Ecuador (Fresco 2004), Bolivia (Manzo et al. 2011) y, minoritariamente, en Argentina (Raffino 1981, 1991; Vitry 2004) y Chile (Santoro 1983; Castro 1992; Santoro et al. 2010). Los caminos empedrados fueron relativamente cortos, con excepciones, implementándose desde tiempos preinkaicos en los territorios húmedos (Lumbreras 2014: 35). Con esta clase de caminos en Perú se encuentran canales de desagüe o alcantarillas (Rowe 1946: 230; Cavero 2014: 479), presentes también en Ecuador, Bolivia y Chile (Muñoz & Briones 1996: 57; Jaimes & Gutiérrez 2000: 237; Fresco 2004: 36-37; Avilés 2008: 196-200; Hocquenghem et al. 2009: 59, 75, 77; Manzo et al. 2011; Sánchez 2011).[6] Otro dato que podemos mencionar, aun cuando no era una práctica generalizada, es la presencia de empedrado en tramos cercanos a los núcleos poblacionales (Santoro 1983: 50).

Aparte de las vías con trabajos empedrados en el *Qhapaq Ñan*, Hyslop (1984: 225-229, 240-242; 1992: 58-65) reconoce: hileras de postes de madera; hileras de piedras; sendas en la arena; caminos señalizados por pilas de piedras; caminos con muros laterales en piedra, adobe o tapia; caminos con bordes señalizados por hileras simples de piedra; y rutas con trazas despejadas, con muros de retención y zigzags. Estas expresiones camineras recorrían y trasponían una serie de accidentes naturales de la geografía andina, como lo hacían también puentes y túneles (Rowe 1946: 232-233; Thompson & Murra 1966; Regal 1972; Mellafe 1983; Hyslop 1984: 317-334, 1992: 215-244; Raffino et al. 2001b; Raffino et al. 2006; Stehberg & Sotomayor 2012: 103).

Raffino (1981: 202-205) presenta una clasificación instrumental y descriptiva para los caminos inkaicos de los Andes del sur, consistente en: despejado; despejado y amojonado; encerrado por muros (y con graderías); empedrado; adoquinado (con o sin desagüe); con taludes; escalonado y con rampas. Vitry (2004) anexa amojonamiento lateral en llanuras, en cornisas o en zonas de transición entre llanura y cornisa; muros de contención o retención, muros de protección; elimina el adoquinado; incorpora el escalonado con curvas, los empalmes, drenajes en función del camino (canales y acequias) y caminos con estructuras asociadas. Se agregan la calzada sobreelevada o terraplén y las gradas o zigzagueo (Manzo et al. 2011: 63).

Estas definiciones se expresan también en combinaciones y particularidades, como lo singulariza Sánchez (2008: 229) para Cochabamba: "camino afirmado de tierra, camino con borde alzado con uno o dos bordes de piedra, camino empedrado, camino amurallado, camino amurallado y empedrado, camino con rampa en ladera y empedrado, camino con rampa en ladera y muro lateral, camino empedrado con escalinatas".

Por su parte, Regal (2009 [1936]) reconocía las variabilidades del camino por el propósito de acortar distancias y atravesar accidentes geográficos, destacando el trazado en línea recta como rasgo principal. Generalmente se destaca la existencia de caminos y senderos, argumentando que el Inka los utilizó como expresiones físicas para definir su vialidad, "y en muchos casos la misma ruta varía desde un camino formalmente construido a un simple sendero dentro de unos pocos kilómetros" (Hyslop 1991: 29) (figs. 4, 5, 6 y 7).

De vías formales e informales a caminos principales y secundarios

Desde las especificaciones tipológicas, se define que los caminos corresponden a rutas formales, planificadas, generadas por sociedades "complejas", mientras que los senderos son considerados expresiones materiales de rutas informales, no planificadas, siendo manifestaciones camineras de sociedades de "menor jerarquización social" (Pimentel et al. 2007: 353; cf. Earle 1991, 2009; Trombold 1991). Erickson (2000: 17) sigue en parte estas determinaciones en su trabajo de caminos prehispánicos de la Amazonía boliviana: "Defino a los caminos como estructuras formales, demarcadas claramente, hechas de una variedad de materiales, que conectan «lugares» definidos culturalmente. En contraste con los senderos, los caminos son planeados deliberadamente, con límites o bordes y a menudo son detalles importantes de la configuración del paisaje".

Sin embargo, para un caso particular en Jujuy, Argentina, Cruz y Jara (2011: 90) mencionan que el reconocimiento de caminos y senderos no fue siempre obvio; un problema arqueológico real, pero que también parte de las definiciones teórico-metodológicas que se adopten. En lo que se refiere a Chile, constatamos el uso de las categorizaciones formales e informales en arqueología vial (Pimentel et al. 2007: 352-353), como en un análisis etnográfico de senderos pehuenches contemporáneos (Huiliñir 2015). En el caso del *Qhapaq Ñan*, una senda de características informales forma parte de las rutas inkaicas, reconociéndose como un "camino" en términos conceptuales y no modernos. Aquí coincidimos con Juillard (2009), cuando indica que materialmente hablando es difícil probar la incidencia de planificación en términos arqueológicos, debido a que la preparación física de un camino no implica necesariamente una planificación. Además, conceptos como planificación y construcción de caminos presentan variaciones de una sociedad a otra. En consecuencia, creemos que la estricta división interpretativa entre vías formales e informales –no la especificación descriptiva– responde a una noción generada desde el presente, a partir de supuestos teóricos derivados de una actual vialidad en términos referenciales, categorizando dicotómicamente la variabilidad cultural vial de distintas sociedades prehispánicas e indígenas.

Una concepción disímil de las clasificaciones modernas de caminos la ejemplificaban los lupaqas.

Figura 4. Camino del Inka en Llano de San Juan, El Salvador. Angosta senda rectilínea con alineamiento unilateral de piedras (amojonado) (fotografía de C. González, 2012). ***Figure 4.*** *Inka Trail in Llano de San Juan, El Salvador. Narrow, straight path with a one-side alignment of stones (photo by C. González, 2012).*

Figura 5. Camino del Inka, Región de Atacama. Corresponde a la senda por donde transita el autor, demarcada por dos hitos y senderos troperos (fotografía de Christian Vitry, 2010). ***Figure 5.*** *Inka Trail, Atacama Region. The author walks along the path, demarcated by two stone landmarks, and parallel trails for beasts of burden (photo by Christian Vitry, 2010).*

Figura 6. Senda en dirección suroeste, Camino Inka San Pedro de Cachiyuyo. Noreste de Inca de Oro, Región de Atacama (fotografía de C. González, 2013). ***Figure 6.*** *Path toward the southwest, Inka Trail, San Pedro de Cachiyuyo. Northeast of Inca de Oro, Atacama Region.*

De acuerdo a Bertonio (en Sánchez 2008: 107-116), se reconocían tres tipos de caminos o *thaqui*: un "camino angofto", llamado *Hucchufa*, *kullko*; un "camino ancho", denominado *Haccancca thaqui*; y el "Camino Real" o *tupu*, relacionado con el accionar inka. Por consiguiente, para los lupaqas las diferencias tipológicas de los caminos no son definitorias para establecer una división entre caminos y vías informales; menos para ser interpretadas equivalentemente con sociedades "complejas" o "simples". Para los lupaqas todos ellos eran caminos, independientemente de la presencia o ausencia de formalización constructiva.

En una línea coincidente con nuestros planteamientos críticos, Erickson (2000: 37-38) refiere que:

> Las redes formales de caminos a menudo han estado ligadas a organizaciones socio-políticas complejas tales como cacicazgos y estados en una perspectiva evolutiva (Earle 1991; Trombold 1991a; Spencer & Redmond 1998; Heckenberger 1996). La planificación, construcción, uso y mantenimiento de los terraplenes y otros trabajos de tierra estuvo necesariamente centralizada bajo un estado o cacicazgo. Creo que sería un error equiparar a los terraplenes formalizados con estados y a los caminos informales con sociedades simples. La organización laboral y las técnicas de ingeniería para construir terraplenes no estaban más allá de la capacidad de grupos comunitarios pequeños.

Figura 7. Camino del Inka, Región de Atacama. Traza despejada y con amontonamientos laterales (fotografía de C. González, 2006).
Figure 7. *Inka Trail, Atacama Region. Cleared path with side stone accumulations (photo by C. González, 2006).*

Por estas razones, nos parece riesgoso equiparar concretas manifestaciones arqueológicas camineras con formaciones sociopolíticas específicas (Earle 1991, 2009). Esto no quiere decir que neguemos la existencia de estas definiciones, pero ellas parten de una correspondencia determinista y generalista, que restringe los "caminos" solo a Jefaturas y Estados, descartándolos de otra clase de sociedades (Earle 2009: 259, 268-269). Al respecto, cabe precisar que el *Qhapaq Ñan* presenta en Sudamérica una diversidad de expresiones físicas viales, tanto de las llamadas vías formales como informales (Raffino 1981; Niemeyer & Rivera 1983; Santoro 1983; Hyslop 1984; Hyslop & Rivera 1984; Lynch & Núñez 1994; Stehberg 1995; Vitry 2000; Raffino et al. 2001a; Castro et al. 2004; Fresco 2004; Berenguer et al. 2005, 2011a; Muñoz & Chacama 2006; Nielsen et al. 2006; González 2007; Avilés 2008; Sánchez 2008; Hocquenghem et al. 2009; Santoro et al. 2010; Manzo et al. 2011; Moralejo 2011, 2012; Pavlovic et al. 2012; López 2013; entre otros). Lo anterior no implica una derivación evolutiva de senderos a caminos (Earle 1991), sino más bien denota las características de un sistema vial estatal, premoderno, con sus particularidades regionales y locales. De esta manera, el *Qhapaq Ñan* connota el poder del Inka y la síntesis de antiguas tradiciones andinas, subsumiendo en muchos casos las rutas y los caminos de las sociedades preinkaicas.

Similar situación puede establecerse para las clasificaciones de caminos de primer o segundo orden, primario y secundario, principales y menores, reales y secundarios (Rowe 1946: 229-230; González 1980: 70-71; Raffino 1981: 214-217; Agurto 1987: 38-40; Hyslop 1992: 106-125; D'Altroy 2003: 290; entre otros). En una posición distinta, Coello y Díaz (1995: 132) sostienen que especificar cuáles caminos inkaicos son principales o primarios y regionales o secundarios constituye una difícil respuesta. Martin (2002-2005: 33) también cuestiona estas definiciones, proponiendo el uso de categorías que no manifiesten jerarquías. Postulado que compartimos, porque estos criterios dependen, por lo general, del soporte interpretativo de los cronistas (Rowe 1946; Iribarren & Bergholz 1972-1973; González 1980; Raffino 1981; Hyslop 1984; D'Altroy 2003;

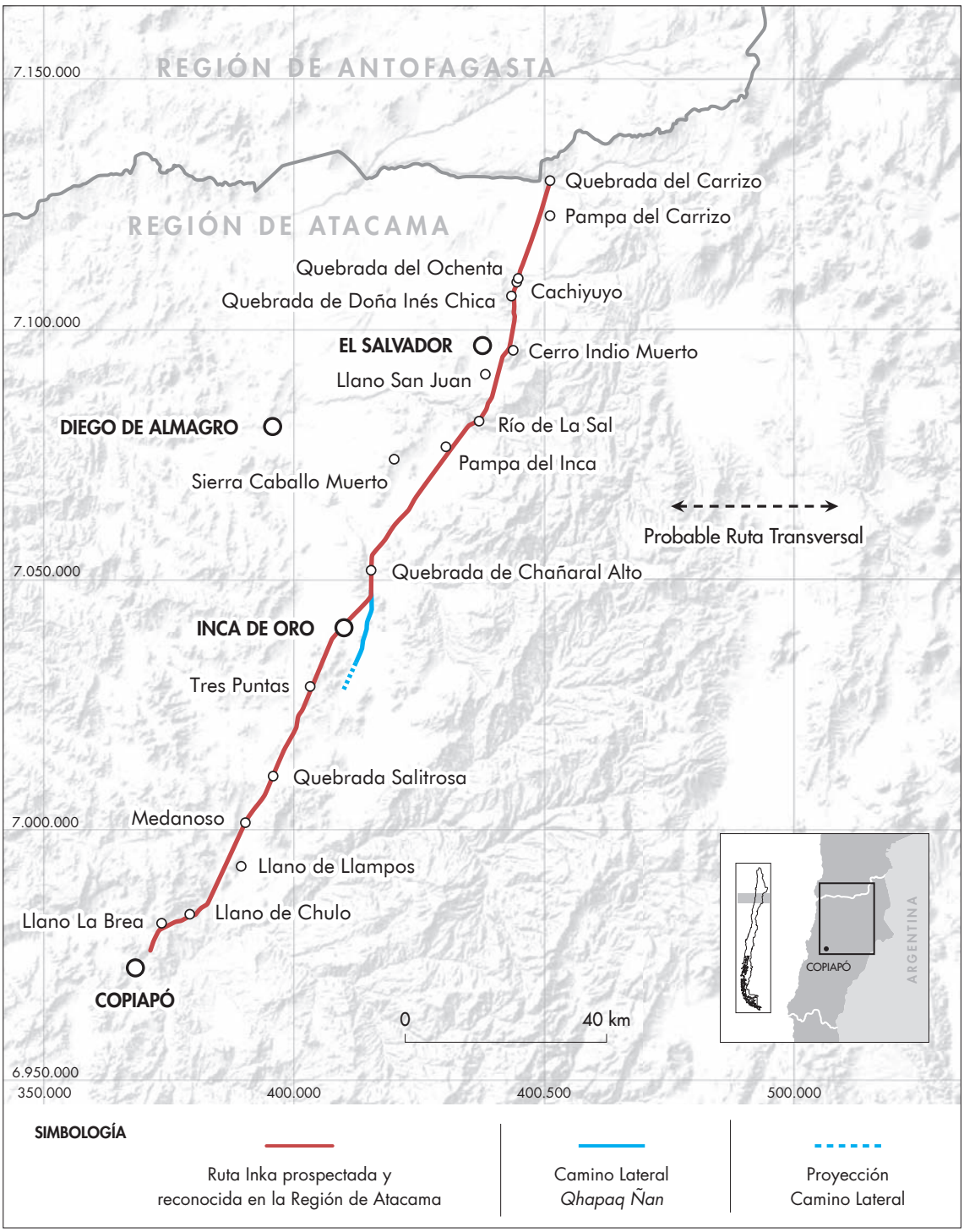

Figura 8. Reconstrucción de la ruta inkaica longitudinal en la Región de Atacama, con la ubicación de un camino lateral y una probable ruta transversal inka. ***Figure 8.*** *Reconstruction of the original Inka route in the Atacama Region, including the location of a lateral road and a probable transversal Inka path.*

Figura 9. Senda angosta y recta del Camino Inka, al norte del oasis de Finca de Chañaral, Región de Atacama (fotografía de C. González, 2015). ***Figure 9.*** *Narrow, straight path of the Inka Trail, north of the Finca de Chañaral oasis, Atacama Region (photo by C. González, 2015).*

Hocquenghem et al. 2009; entre otros), con los sesgos que ello implica (Ramírez 2008: 7). Sin embargo, esto no le resta importancia a las fuentes etnohistóricas. En este sentido, nuestras observaciones se dirigen más bien a la ponderación y contrastación del dato etnohistórico (Kaulicke 2004: 332) con un registro arqueológico reflexivo, que no parta de supuestos y evite definiciones funcionales *a priori*, tipologistas, como por ejemplo, en el caso de los *tampus*.

En el ámbito clasificatorio, Hyslop refiere otro punto para sostener la relevancia de un camino inka en el *Tawantinsuyu,* el ancho: "Los caminos inkaicos que sabemos de menor importancia (ver la sección siguiente), se caracterizan por dos factores relacionados con su ancho. Por un lado, estos caminos rara vez tienen más de 3 o 4 metros de ancho; y por el otro, largos tramos de los mismos son frecuentemente de construcción no formal" (Hyslop 1992: 106).

Estas apreciaciones no pueden extenderse a toda la vialidad estatal inka (p. e., Martin 2002-2005: 33). Así lo atestigua el *Qhapaq Ñan* del extremo meridional del desierto de Atacama que estamos investigando. Presenta una extensión de más de 170 km desde la quebrada del Carrizo por el norte a Copiapó por el sur (fig. 8). Prácticamente no presenta construcción formal ni un ancho de 3 o 4 m, sino menos, predominando una angosta senda de menos de 1 m en casi todo su trayecto (figs. 9 y 10). Debido a estas características, y siguiendo a Hyslop, sería secundario. No obstante, este extenso tramo forma parte del camino longitudinal inkaico que viene de San Pedro de Atacama, atraviesa el Despoblado de Atacama y llega a Copiapó (González 2007), correspondiendo al denominado "camino de la Costa" o de los "Llanos" (Sanhueza 2002: 106).

Para Hyslop (1991: 30), los grandes caminos con un ancho considerable y frecuente pavimentado podrían

tener una significancia simbólica en un sentido político. Creemos que no solo los caminos anchos y pavimentados tendrían esa connotación, sino todos los caminos del *Tawantinsuyu*, con independencia de sus características, tamaños, anchos y funciones. Efectivamente, todos ellos conforman un sistema vial con diferencias sintácticas y pragmáticas, pero con una misma orientación semántica, son los caminos del *Sapaq Inka*.

COMENTARIOS FINALES

Las determinaciones analizadas en este trabajo se han asumido no solo como herramientas descriptivas, clasificatorias, en la arqueología vial sudamericana –salvo las excepciones señaladas–, sino como argumentos interpretativos para efectuar el reconocimiento positivo o negativo de "caminos" y para categorizar vías inkaicas de diversa morfología. Por lo mismo, consideramos que las estrictas tipologías entre rutas formales e informales, como de caminos de primer o segundo orden, primario y secundario, principales y menores, reales y secundarios, han adquirido con el paso del tiempo distinciones axiológicas.

Con lo tratado, no queremos dejar la impresión de que objetamos la diversidad de caminos inkaicos, una diferenciación local por usos (Sánchez 2008: 107) o la utilización de análisis micro y macromorfológicos de caminos (Trombold 1991: 4-6). Tampoco negamos la definición descriptiva de caminos, senderos y sendas como expresiones viales formales e informales, las diferenciaciones entre caminos construidos y no construidos (Juillard 2009) o la existencia de caminos inkas longitudinales, transversales y laterales, al contrario de caminos principales y secundarios. Discutimos la prevalencia de algunos elementos, explicitados a lo largo de este trabajo, que fortalecen una visión analítica arqueológica que uniforma y generaliza las características viales del *Qhapaq Ñan* en Sudamérica. Refuerza esta visión la lógica circular del enfoque historicista del *Tawantinsuyu* (McEwan 2006: 198) y el criterio de autoridad de Hyslop (1984).[7] Esta convergencia analítica busca abordar las definiciones tipológicas, componentes, jerarquizaciones y funcionalidades del *Qhapaq Ñan*.

Resulta indudable que las opiniones sobre el Camino del Inka se entrelazan con el entendimiento teórico e interpretativo de la ocupación inkaica y tardía, no necesariamente inka, de un territorio determinado. Aunque resulta innegable que la activación y funcionamiento del camino obedece a una espacialidad impulsada por el Inka, donde las poblaciones locales no son pasivas, no es menos cierto que la focalización arqueológica del *Qhapaq Ñan* entrega evidencias para una mejor comprensión del sistema vial inkaico. Asimismo, proporciona antecedentes que pueden incorporarse al entendimiento de una ocupación inka en cualquier lugar del otrora *Tawantinsuyu*.

Figura 10. Senda del Camino Inka, al norte de Copiapó, Región de Atacama (fotografía de C. González 2008). ***Figure 10.*** *Path of the Inka Trail, north of Copiapó, Atacama Region (photo by C. González, 2008).*

Considerando estos aspectos, nuestro propósito central apunta a particularizar progresivamente una arqueología vial orientada teórica, metodológica e interpretativamente hacia el análisis de los testimonios del *Qhapaq Ñan* y sus problemáticas. De esta forma, destacamos en este ensayo algunos aspectos teóricos y conceptuales, a partir de las especificidades sociales y culturales andinas del camino, distanciándonos de sus preeminentes interpretaciones economicistas, como también de las comparaciones con otras expresiones camineras imperiales (Roma, China), que presentan

características distintivas y connotaciones culturales diferenciadas (Hitchner 2012; Kim 2012; entre otros). Con esto buscamos, junto al colectivo de "vialólogos" dedicados al estudio del camino inka, subrayar las potencialidades heurísticas de estas singulares manifestaciones viales y precisar sus variabilidades regionales y locales, las cuales representaron y posibilitaron, parafraseando a Snead et al. (2009), la "inkaización en movimiento" de distintos territorios de la Sudamérica andina.

RECONOCIMIENTOS A los investigadores sudamericanos del *Qhapaq Ñan*, especialmente a Cecilia Sanhueza, José Berenguer y Christian Vitry, por vuestra amistad. A la Ilustre Municipalidad de Diego de Almagro por su apoyo constante. A mi amiga Carmen Castells por su ayuda. A Marianne Cardale de Schrimpff, Leonor Herrera, Sofía Botero, Ronald D. Lippi, Eduardo Almeida, J. Roberto Bárcena, Sergio Martin y Reinaldo Moralejo por sus gentilezas.

NOTAS

[1] Abarca los actuales territorios de seis países andinos: Colombia, Ecuador, Perú, Bolivia, Argentina y Chile, donde se conformó el *Tawantinsuyu*. Cuando nos referimos solamente a Sudamérica, aludimos a estos países.

[2] Discusiones sobre la problemática de los tambos se encuentran en Chacaltana (2010) y González (2013).

[3] *Lugar*, en geografía contemporánea, contempla un concepto dinámico y un proceso con interacciones sociales. Igualmente, considera sus particularidades con el exterior, sin identidades únicas y esenciales, aunque con conflictos internos. A su vez, es singular, porque articula procesos globales y condiciones locales históricas, permitiendo articular cuestiones globales e individuales (Souto & Benedetti 2011: 121-122).

[4] Por *itinerario cultural* se entiende una construcción, valga la redundancia, cultural, que se articula a lo largo del tiempo, incluso en la actualidad, como se ha constatado en varios países andinos, incluido Chile. En la esfera caminera, corresponde a una vía de comunicación terrestre con características físicas determinadas y dinámicas culturales, que deben ser especificadas en términos históricos. Reúne, además, diversos paisajes culturales y espacios geográficos. Se origina por el movimiento interactivo de personas, como de intercambios multidimensionales, continuos y recíprocos, tanto de ideas, conocimientos, como de valores entre distintas poblaciones de un país o relacionado países y variadas regiones (Suárez-Inclan 2003). En un sentido diacrónico, genera interrelaciones culturales en diferentes espacios geográficos y entre diversas poblaciones. Por consiguiente, se destaca el carácter social, cultural y simbólico de los itinerarios culturales.

[5] De acuerdo a Cerrón-Palomino (2011), la palabra "Capac" sería un término prestado de la lengua puquina.

[6] En Argentina se cuenta con un antecedente puntual de un sistema de drenaje, en un paso labrado sobre superficie rocosa en el Shincal, Noroeste Argentino (Moralejo 2011: 106-110).

[7] No minimizamos la *magnum opus* de Hyslop (1984), al decir de Lippi (2000: 121), pues la ocupamos en varios de sus contenidos, reconociendo sus indudables aportes; sólo diferimos en algunas de sus ideas.

REFERENCIAS

Agurto, S., 1987. *Estudios acerca de la construcción, arquitectura y planeamientos incas*. Lima: cpc.

Almeida, E., 2015. El Camino del Inca en la sierra norte del Ecuador. *Tsafiqui* 7: 73-87.

Amado, D., 2015a [2014]. Los Caminos del Inka en el valle del Cusco. En *El urbanismo inka del Cusco. Nuevas aportaciones*, C. Alfaro; R. Matos, J. A. Beltrán-Caballero & R. Mar, Eds., pp. 61-69. Cusco-Washington-Tarragona: Municipalidad del Cusco-nmai-Smithsonian Institution-Universitat Rovira i Virgili. <https://www.academia.edu/22481682/EL_URBANISMO_INKA_DEL_CUSCO._NUEVAS_APORTACIONES> [Consultado 09-08-2016].

Amado, D., 2015b [2014]. Awkaypata y el camino ritual del Inti Raymi. En *El urbanismo inka del Cusco. Nuevas aportaciones*, C. Alfaro; R. Matos, J. A. Beltrán-Caballero & R. Mar, Eds., pp. 140-149. Cusco-Washington-Tarragona: Municipalidad del Cusco-nmai-Smithsonian Institution-Universitat Rovira i Virgili. <https://www.academia.edu/22481682/EL_URBANISMO_INKA_DEL_CUSCO._NUEVAS_APORTACIONES> [Consultado 09-08-2016].

Ananchev, G., 2013. Perceptions of landscapes of movement: phenomenology and the archaelogy of roman roads. <http://www.arch.ksu.edu/seamon/Ananchev_Roman_Roads_fall_2013.htm> [Consultado 15-02-15].

Argounova-Low, T., 2012. Narrating to road. *Landscape Research* 37 (2): 191-206.

Astuhuamán, C., 2010. La red de sitios y caminos incas en la sierra de Piura, Perú. *Inka Llaqta* 1 (1): 29-60.

Augé, M., 2004. *Los no lugares*. Barcelona: Gedisa.

Avilés. S., 2008. *Qhapaqñan. Caminos sagrados de los Inkas*. La Paz: Producciones cima.

Ballivián, J.; A. Goytia & M. Michel, 2012. El Qhapaq Ñan Urco y los tambos de Caquiaviri y Caquingora, aproximación arqueológica. *Anales de la Reunión de Etnología* 24: 169-189.

Bar, A., 2013. Afectaciones históricas a la red vial inca y la necesidad del estudio documentario de carreteras para la investigación y el registro de caminos prehispánicos. *Cuadernos del Qhapaq Ñan* 1: 32-51.

Bárcena, R., 1993-1998. El tambo real de Ranchillos. Mendoza, Argentina. *Xama* 6: 1-52.

Bárcena, R., 2002. Perspectivas de los estudios sobre la dominación inka en el extremo austral-oriental del Kollasuyu. *Boletín de Arqueología* PUCP 6: 277-300.

Barraza, S., 2010. Redefiniendo una categoría arquitectónica inca: la *kallanka*. *Bulletin de l'Institut Français d'Études Andines* 39 (1): 167-181.

Bauer, B., 2000. *El espacio sagrado de los incas: el sistema de Ceques del Cuzco*. Cusco: Centro de Estudios Regionales Andinos Bartolomé de las Casas.

Beck, C., 1991. Cross-cutting relationships: the relative dating of ancient roads on the north coast of Perú. En *Ancient road networks and settlement hierarchies in the New World*, C. D. Trombold, Ed., pp. 66-79. Cambridge: Cambridge University Press.

Berenguer, J., 2004. *Caravanas, interacción y cambio en el desierto de Atacama*. Santiago: Sirawi.

Berenguer, J.; I. Cáceres, C. Sanhueza & P. Hernández, 2005. El Qhapaqñan en el Alto Loa, norte de Chile: un estudio micro y macromorfológico. *Estudios Atacameños* 29: 7-39.

Berenguer, J.; I. Cáceres & C. Sanhueza, 2011a. Diagonales incaicas, interacción interregional y dominación en el altiplano de Tarapacá, norte de Chile. En *En ruta: arqueología, historia y etnografía del tráfico sur andino*, L. Núñez & A. Nielsen, Eds., pp. 247-283. Córdoba: Encuentro Grupo Editor.

Berenguer, J.; C. Sanhueza, C. Vitry, P. Olavarría & A. Torres, 2011b. *Qhapaq Ñan. Las rutas del Inca en el norte de Chile*. Santiago: CMN.

Botero, S., 2006. Elementos para leer un palimpsesto: indígenas, caminos, piedras, mulas y caballos en Colombia. *Boletín de Antropología* 20 (37): 265-287.

Botero, S., 2007. Redescubriendo los caminos antiguos desde Colombia. *Bulletin de l'Institut Français d'Études Andines* 36 (3): 343-352.

Botero, S., 2008. *Vestigios de una red vial antigua en el valle del río Aburrá, Antioquia – Colombia – Suramérica*. Medellín: CORANTIOQUIA.

Cardale de Schrimpff, M., 1996. *Caminos prehispánicos en Calima.* Bogotá: FIAN-Banco de la República.

Cardale de Schrimpff, M., 2000. Caminos al paisaje del pasado. *Caminos precolombinos. Las vías, los ingenieros y los viajeros*, L. Herrera & M. Cardale de Schrimpff, Eds. pp. 43-85. Bogotá: Instituto Colombiano de Antropología e Historia.

Casaverde, G., 2015. Breves apuntes sobre la presencia inca en Pacarán, valle medio de Cañete. *Cuadernos del Qhapaq Ñan* 3: 112-127.

Casaverde, G. & S. López, 2009. Reconocimiento arqueológico de caminos: una experiencia diferente. *Kullpi* 4 (4): 147-163.

Casaverde, G. & S. López, 2010. Principios metodológicos y registro arqueológico de los caminos inka. *Inka Llaqta* 1 (1): 79-101.

Casaverde, G. & S. López, 2013. Estructuras ortogonales en el Tawantinsuyu. *Cuadernos del Qhapaq Ñan* 1 (1): 58-78.

Castro, V., 1992. Nuevos registros de la presencia inca en la provincia de El Loa. *Gaceta Arqueológica Andina* 21: 139-154.

Castro, V., 2004. Riqueza y complejidad del Qhapaq Ñan. Su identificación y puesta en valor. En *Tejiendo los lazos de un legado, Qhapaq Ñan, camino principal andino*, C. Caraballo & N. Sanz, Coords., pp. 40-46. Perú: UNESCO.

Castro, V. & V. Varela, 2000. Los caminos del "Reinka" en la región del Loa Superior. Desde la etnografía a la arqueología. *Contribución Arqueológica* 5: 815-839.

Castro, V.; V. Varela, C. Aldunate & E. Araneda, 2004. Principios orientadores y metodología para el estudio del Qhapaqñan en Atacama: desde el portezuelo del Inka hasta Río Grande. *Chungara* 36 (2): 463-481.

Cavero, Y., 2014. Un segmento de camino inka en Tutiwayqo, Tambillo, Ayacucho. *Arqueología y Sociedad* 27: 471-479.

Cerrón-Palomino, R., 2011. El legado onomástico Puquina: a propósito de "Capac" y "Yupanqui". *Estudios Atacameños* 41: 119-130.

Coben, L., 2010. Some roads do lead to Incallajta: the Inca double road from Vacas. *Ñawpa Pacha* 30 (1): 53-64.

Coello, A., 2000. El camino inca en el distrito de San Damián (Provincia de Huarochirí), Perú. En *Caminos precolombinos. Las vías, los ingenieros y los viajeros*, L. Herrera & M. Cardale de Schrimpff, Eds., pp. 167-193. Bogotá: Instituto Colombiano de Antropología e Historia.

Coello, A. & E. Díaz, 1995. Un tampu inka en San Damián (Huarochiri-Perú). Primeras investigaciones. *Sequilao. Revista de Historia, Arte y Sociedad* 8: 125-141.

Correa, E., 2000. *Poblamiento, marcas territoriales y estructuras en la cuenca media de la quebrada Santa Elena*. Informe Final. <http://es.calameo.com/read/000939565dfb3a54d11fd> [Consultado 16-04-13].

Chacaltana, S., 2010. El rol de los sistemas de almacenamiento de Camata Tambo y Camata Pueblo, un tambo inca y una comunidad local adyacente ubicados en la región del Colesuyo, valle alto de Moquegua. Tesis para optar el grado de Licenciada en Arqueología, Pontificia Universidad Católica del Perú, Lima.

Cruz, P. & R. Jara, 2011. Por encima de las nubes. Caminos, santuarios y arte rupestre en la serranía de Calilegua (Jujuy, Argentina). *Comechingonia* 14: 75-96.

D'Altroy, T., 2003. *Los Incas*. Barcelona: Ariel.

Dillehay, T. & P. Netherly, 1998 [1988]. Introducción. En *La frontera del Estado Inka*, T. D. Dillehay & P. Netherly, Comps., pp. 3-31. Quito: Fundación Alexander Von Humboldt-Abya-Yala.

Earle, T., 1991. Paths and roads in evolutionary perspective. En *Ancient road networks and settlement hierarchies in the New World*, C. D. Trombold, Ed., pp. 10-16. Cambridge: Cambridge University Press.

Earle, T., 2009. Routes through the landscape: a comparative approach. En *Landscapes of movement: trails, paths, and roads in anthropological perspective*, J. E. Snead; C. L. Erickson & J. A. Darling, Eds., pp. 253-269. Philadelphia: University of Pennsylvania Museum of Archaeology and Anthropology-University of Pennsylvania Press.

Erickson, C., 2000. Los caminos prehispánicos de la amazonía boliviana. *Caminos precolombinos. Las vías, los ingenieros y los viajeros*, L. Herrera & M. Cardale de Schrimpff, Eds. pp. 15-42. Bogotá: Instituto Colombiano de Antropología e Historia.

Feliú, J., 2011. La interculturalidad y los itinerarios culturales en América Latina. *Estudios Humanísticos. Historia* 10: 245-257.

Fernández do Rio, S. & P. Ochoa, 2010. El Qhapaqñan en el sector medio de la quebrada de Humahuaca, Jujuy. *Estudios Sociales del noa* 10: 45-65.

Fonseca, J. M. & J. Alonso, 2006. Historia y técnica del camino. *Revista de Obras Públicas* 3470: 55-72.

Fournier, P., 2006. Arqueología de los caminos prehispánicos y coloniales. *Arqueología mexicana* 14 (81): 26-31.

Fresco, A., 2004. *Ingañán. La red vial del imperio inca en los andes ecuatoriales*. Quito: bce.

Gabelmann, O., 2015. Caminando con llamas. Caravanas actuales y analogías para el tráfico e intercambio prehispánico en Bolivia. *Estudios Sociales del noa* 15: 33-58.

García, A., 2011. El Camino del Inca entre Tocota y Villa Nueva (Valle de Iglesia, San Juan). *Revista del Museo de Antropología* 4: 89-98.

Garrido, F., 2016. Rethinking imperial infrastructure: A bottom-up perspective on the Inca Road. *Journal of Anthropological Archaeology* 43: 94-109.

Gil, F., 2008. A la sombra de los *mallkus*. Tradición oral, ritualidad y ordenamiento del paisaje en una comunidad de nor Lípez (Potosí, Bolivia). *Revista Española de Antropología Americana* 38 (1): 217-238.

González, A. R., 1980. Patrones de asentamiento incaico en una provincia marginal del imperio. Implicancias socio-culturales. *Relaciones de la Sociedad Argentina de Antropología xiv* (1): 63-82.

González, C., 2007. Qhapaq Ñan en el extremo meridional del despoblado de Atacama, Chile. *Actas del xvii Congreso Nacional de Arqueología Argentina*, tomo ii, pp. 511-518. Jujuy: Universidad Nacional de Jujuy.

González, C., 2013. Caracterizaciones, consideraciones teóricas y nuevas propuestas sobre la arqueología del Qhapaq Ñan. Tesis para optar del grado de Magíster en Antropología con mención en Arqueología. ucn-uta, Arica, Chile.

González, C. & C. Castells, 2010. Qhapaq Ñan y la ocupación incaica de la puna atacameña (iii Región, Chile). Nuevos registros y perspectivas. En *xvii Congreso Nacional de Arqueología Argentina*, tomo iii/v, pp. 1315-1320. Mendoza: unc.

González, C. & C. Westfall, 2010. Qhapaq Ñan, arquitectura vernácula y del Inka en El Salvador, Región de Atacama. En *Actas del xvii Congreso Nacional de Arqueología Chilena*, tomo 2, pp. 887-897. Valdivia: uach.

Gonçalez Holguín, D., 2007 [1608]. *Vocabvlario de La Lengva general de todo el Perv llamada Quechua o del Inca*. <http://www.runasimipi.org> [Consultado 04-11-2015].

Gutiérrez, D., 2005. Avances en la arqueología de caminos precolombinos en Bolivia tramo: Paria-Tapacarí (sitios asociados y características formales de construcción del camino). *Nuevos aportes* 3: 93-114.

Gutiérrez, D., 2012. El camino precolombino Paria-Tapacarí. Una aproximación arqueológica al sistema de tambos incas a través de los sitios Pisakheri Tambo y Huaylla Tambo. Tesis para obtener el grado de Master of Arts, Universidad de Bonn, Bonn, Alemania.

Herrera, L., 2000. ¿Por dónde pasan los caminos tairona? En *Caminos precolombinos. Las vías, los ingenieros y los viajeros*, L. Herrera & M. Cardale de Schrimpff, Eds., pp. 137-165. Bogotá: Instituto Colombiano de Antropología e Historia.

Hitchner, R. B., 2012. Roads, Integration, Connectivity, and Economic Performance in the Roman Empire. En *Highways, byways, and road systems in the pre-modern world*, S. E. Alcock, J. Bodel & R. J. A. Talbert, Eds., pp. 222-234. Inglaterra: Wiley-Blackwell.

Hocquenghem, A. M.; J. Poma & L. Salcedo, 2009. *La red vial incaica en la región sur del Ecuador*. Loja: unl.

Huiliñir, V., 2015. Los senderos pehuenches en Alto Biobío (Chile): articulación espacial, movilidad y territorialidad. *Revista de Geografía Norte Grande* 62: 47-66.

Hyslop, J., 1984. *The Inka Road system*. Orlando: Academic Press.

Hyslop, J., 1991. Observations about research on prehistoric roads in South America. En *Ancient road networks and settlement hierarchies in the New World*, C. D. Trombold, Ed., pp. 28-33. Cambridge: Cambridge University Press.

Hyslop, J., 1992. *Qhapaqñan, el sistema vial inkaico*. Lima: indea.

Hyslop, J., 2014. *Qhapaqñan, el sistema vial inkaico*. Lima: Copé.

Hyslop, J. & M. Rivera, 1984. The Inka Road in the Atacama desert. *Archaeology* 37 (6): 33-39.

Iribarren, J. & H. Bergholz, 1972-1973. El Camino del Inca en un sector del Norte Chico. *Boletín de Prehistoria*, N. E.: 229-266.

Isbell, W. H. & A. Vranich, 2004. Experiencing the cities of Wari and Tiwanaku. En *Andean Archaeology*, H. Silverman, Ed., pp. 167-182. Oxford: Blackwell.

Jaimes, C. & D. Gutiérrez, 2000. Patrón y variabilidad de construcción del camino precolombino del Choro. *xiv Reunión Anual de Etnología*: 233-238.

Jenkins, D., 2001. A network analysis of Inka Roads, administrative centers, and storage facilities. *Ethnohistory* 48 (4): 655-687.

Juillard, G., 2007. Evolución del Qhapac-Ñan. ¿Fin de un callejón sin salida? *Apachita* 11: 6-8.

Juillard, G., 2009. La red vial andina: nuevos acercamientos metodológicos. <http://www.arqueo-ecuatoriana.ec/en/articles/11-generalidades/252-la-red-vial-andina-nuevos-acercamientos-metodologicos> [Consultado 18-12-2012].

Julien, C., 2012. The Chinchaysuyu Road and the definition of an inca imperial landscape. En *Highways, byways, and road systems in the pre-modern world*, S. Alcock; J. Bodel & R. J. A. Talbert, Eds., pp. 147-167. Inglaterra: Wiley-Blackwell.

Kaulicke, P., 2004. Identidad, etnicidad e imperios: algunas reflexiones finales. *Boletín de Arqueología pucp* 8: 325-357.

Kendall, A., 2000. Una red de caminos prehispánicos: rutas de comercio en el distrito de Ollantaytambo, Cuzco, Perú. En

Caminos precolombinos. Las vías, los ingenieros y los viajeros, L. Herrera & M. Cardale de Schrimpff, Eds., pp. 221-241. Bogotá: Instituto Colombiano de Antropología e Historia.

Kim, N., 2012. Privatizing the network: private contributions and road infrastructure in late imperial China (1500-1900). En *Highways, byways, and road systems in the pre-modern world*, S. E. Alcock, J. Bodel & R. J. A. Talbert, Eds., pp. 66-89. Inglaterra: Wiley-Blackwell.

Lippi, R. D., 2000. Caminos antiguos en el Pichincha occidental (Ecuador). En *Caminos precolombinos. Las vías, los ingenieros y los viajeros*, L. Herrera & M. Cardale de Schrimpff, Eds., pp. 117-135. Bogotá: Instituto Colombiano de Antropología e Historia

López. S., 2013. *Guía de identificación y registro del Qhapaq Ñan*. Lima: mincul.

López. S., 2014. El Qhapaq Ñan inkaico: visión general desde las fuentes etnohistóricas y su contrastación con los resultados de las investigaciones arqueológicas. *Diario de Campo* 3: 6-36.

Lumbreras, L. G., 2014. Prólogo. En Qhapaq Ñan. *El sistema vial inkaico*, J. Hyslop, Ed., pp. 25-48. Lima: Copé.

Lynch, T., 1995-1996. Inka roads in the Atacama: effects of later use by mounted travellers. *Diálogo Andino* 14/15: 187-203.

Lynch, T. & L. Núñez, 1994. Nuevas evidencias inkas entre Kollahuasi y Río Frío (i y ii Regiones de Chile). *Estudios Atacameños* 11: 145-164.

Manzo, A.; P. Delcourt & D. Gutiérez, 2011. *La red vial prehispánica en el sur de Bolivia. Una visión del espacio y construcción social del paisaje en los caminos Inkas.* La Plata: Yáhuar.

McEwan, G., 2006. *The Incas. New perspectives*. California: abc-clio.

Martín, S., 2002-2005. Caminos incaicos "principales" y "secundarios" en la sierra de Famatina (La Rioja-Argentina): actualización y revisión conceptual. *Xama* 15-18: 21-35.

Martín, S., 2010. La conquista del símbolo: análisis espacial de arte rupestre en el área del Qhapaq Ñan (Campanas, Famatina, La Rioja). En *xvii Congreso Nacional de Arqueología Argentina*, tomo iii/v: 1309-1314. Mendoza: unc.

Martín, S., 2015a. Caminos dobles del Kollasuyu: dualidad y peregrinajes en el Qhapaq Ñan de la sierra de Famatina (La Rioja-Argentina). *Revista de Antropología del Museo de Entre Ríos* 1 (1): 44-54.

Martín, S., 2015b. Rocas del Qhapaq Ñan: wankas y mojones en los caminos duales a las cumbres sagradas de la sierra de Famatina (La Rioja-Argentina). *Revista Haucaypata* 10 (4): 78-97.

Martínez, C., 2010. Los itinerarios culturales: caracterización y desafíos de una nueva categoría del patrimonio cultural mundial. *Apuntes* 23 (2): 194-209.

Martínez, G., 2009. Qhapaq Ñan: el Camino Inca y las transformaciones territoriales en los Andes peruanos. *Ería* 78-79: 21-38.

Martorell, A., 2003a. *Cultural routes: tangible and intangible dimensions of cultural heritage*. <www.international.icomos.org/victoriafalls2003/papers/A1-5%20-%20Martorell.pdf> [Consultado 12-03-2013].

Martorell, A., 2003b. Paisajes e itinerarios culturales: conceptos independientes que enriquecen la teoría y la práctica de la conservación cultural. *The ciic Scientific Magazine*. <http://www.esicomos.org/Nueva_carpeta/TCSM/ponencia_AMARTORELL.htm> [Consultado 12-03-2013].

Martorell, A., 2008. *Itinerarios culturales: vasos comunicantes de la historia*. <www.icomos-ciic.org/CIIC/pamplona/ITINERARIOS_Alberto_Martorell.htm> [Consultado 12-03-2013].

Massone, C., 1980. Movimientos y redes viales en Chile. Una visión a través del tiempo. *Revista CA. Ciudad y Arquitectura* 27: 4-7.

Matos, R., 1992. El Camino Real Inca y la carretera moderna de Chinchaycocha, Junín. En *Arqueología peruana*, D. Bonavía, Ed., pp. 375-387. Lima: fomciencias.

Matos, R., 2015. El Qhapaq Ñan del Tawantinsuyu: reflexiones sobre su significado político y social en el presente andino. *Revista de Antropología del Museo de Entre Ríos* 1 (1): 12-20.

Matos, R. & J. Barreiro (Eds.), 2015. *The Great Inka Road: engineering an empire*. Washington: nmai-Smithsonian Books.

Matsumoto, G., 2008. Availability of least-cost pathway analysis for the study of Inka Road system. Poster presented at the 36th Annual Midwest Conference on Andean and Amazonian Archaeology and Ethnohistory, February 23-24th, 2008, University of Wisconsin. <https://www.academia.edu/326547/Availability_of_Least-Cost_Pathway_Analysis_for_the_Study_of_Inka_Road_System> [Consultado 04-05-15].

Mellafe, R., 1983. La significación histórica de los puentes en el virreinato peruano del siglo xvi. *Diálogo Andino* 2: 43-67.

Méndez, C., 2007. Tecnología lítica en el Camino Inca del Alto Loa, norte de Chile. *Estudios Atacameños* 33: 39-57.

Michel, M., 2011. El Qhapaq Ñan o Camino Real en Bolivia. <http://www.embajadadebolivia.com.ar/m-doc/img-documentos/09qhapacnan.pdf> [Consultado 22-05-2016].

Michel, M. & J. Ballivián, 2013. El Qhapaq Ñan y la integración de la Provincia Charka. En *Aportes multidisciplinarios al estudio de los colectivos étnicos Surandinos*, A. M. Presta, Ed., pp. 231-243. Bolivia: ifea.

Moralejo, R., 2011. Los Inkas al sur del Valle de Hualfín: organización del espacio desde una perspectiva paisajística. Tesis para optar al grado de Doctor en Ciencias Naturales. Facultad de Ciencias Naturales y Museo, Universidad Nacional de La Plata, La Plata. <http://sedici.unlp.edu.ar/bitstream/handle/10915/5242/Documento_completo.pdf?sequence=1> [Consultado 22-04-2013].

Moralejo, R., 2012. El Camino del Inka en el sector central de la Provincia de Catamarca: actualización y perspectivas. *Andes* 23 (1). <http://www.scielo.org.ar/pdf/andes/v23n1/v23n1a01.pdf> [Consultado 15-04-2013].

Moralejo, R. & D. Gobbo, 2015. El Qhapaq Ñan como espacio de poder en la política incaica. *Estudios Atacameños* 50: 131-150.

Muñoz, I. & L. Briones, 1996. Poblados, rutas y arte rupestre precolombinos de Arica: Descripción y análisis de sistema de organización. *Chungara* 28 (1-2): 47-84.

Muñoz, I. & J. Chacama, 2006. *Complejidad social en las alturas de Arica: territorio, etnicidad y vinculación con el Estado Inca*. Arica: Ediciones uta.

Nair, S. & J. P. Protzen, 2015. The lnka built environment. En *The Inka Empire: a multidisciplinary approach*, I. Shimada, Ed., pp. 215-231. Austin: University of Texas Press.

Nielsen, A., 1997. El tráfico caravanero visto desde La Jara. *Estudios Atacameños* 14: 339-371.

Nielsen, A.; J. Berenguer & C. Sanhueza, 2006. El Qhapaqñan entre Atacama y Lípez. *Intersecciones en Antropología* 7: 217-234.

Niemeyer, H. & M. Rivera, 1983. El Camino del Inca en el despoblado de Atacama. *Boletín de Prehistoria de Chile* 9: 91-193.

Núñez, L., 1976. Geoglifos y tráfico de caravanas en el desierto chileno. En *Homenaje al Dr. Gustavo le Paige*, S J, H. Niemeyer, Ed., pp. 147-201. Santiago: Alfabeta Impresores.

Núñez, L. & T. Dillehay, 1995 [1979]. *Movilidad giratoria, armonía social y desarrollo en los Andes meridionales: patrones de tráfico e interacción económica*. Antofagasta: Universidad Católica del Norte.

Núñez, L. & A. Nielsen, 2011. Caminante, sí hay caminos: Reflexiones sobre el tráfico sur andino. En *En ruta: arqueología, historia y etnografía del tráfico sur andino*, L. Núñez & A. Nielsen, Eds., pp. 11-41. Córdoba: Encuentro Grupo Editor.

Ordóñez, C., 2013. Un recorrido por el Qhapaq Ñan desde el centro administrativo inca de Huánuco Pampa hasta el tambo de Taparaco. *Cuadernos del Qhapaq Ñan* 2: 36-48.

Oyuela, A., 1990. Las redes de caminos prehispánicos en la sierra Nevada de Santa María. En *Ingenierías prehispánicas*, S. Mora, Coord., pp. 47-71. Colombia: Fondo fen.

Pavlovic, D; A. Troncoso, R. Sánchez & D. Pascual, 2012. Un tigre en el valle. Vialidad, arquitectura y ritualidad incaica en la cuenca superior del río Aconcagua. *Chungara* 44 (4): 551-569.

Pease, F., 2007. *Los Incas*. Lima: Fondo Editorial pucp.

Pillet, F., 2004. La geografía y las distintas acepciones del espacio geográfico. *Investigaciones Geográficas* 34: 141-154.

Pimentel, G., 2008. Evidencias formativas en una vía interregional entre San Pedro de Atacama y el altiplano de Lípez. *Estudios Atacameños* 35: 7-33.

Pimentel, G.; I. Montt, J. Blanco & A. Reyes, 2007. Infraestructura y prácticas de movilidad en una ruta que conectó el Altiplano boliviano con San Pedro de Atacama (II Región, Chile). En *Producción y circulación prehispánicas de bienes en el sur andino*, tomo 2, A. Nielsen; M. C. Rivolta, V. Seldes, M. M. Vásquez & P. H. Mercolli, Comps., pp. 351-382. Córdoba: Brujas.

Pino, J. L., 2016. Qhapan Ñan Wamanin: los lugares de libación como hitos de la memoria en cada paisaje sagrado de la ruta principal hacia el *Chinchaysuyu*. *Diálogo Andino* 49: 163-176.

Raffino, R., 1981. *Los Inkas del Kollasuyu*. La Plata: Ramos Americana.

Raffino, R., 1991. *Poblaciones indígenas en Argentina*. Bueno Aires: tea.

Raffino, R.; R. Iturriza, A. Capparelli, J. D. Gobbo, V. G. Montes, C. Diez & A. Iácona, 2001a. El Capacñan Inka en el riñón valliserrano del Noroeste Argentino. En *Historia argentina prehispánica*, tomo 2, E. Berberián & A. Nielsen, Dirs., pp. 493-521. Córdoba: Brujas.

Raffino, R.; C. Methfessel, C. Vitry & D. J. Gobbo, 2001b. Rumichaca: El puente inca en la cordillera de Los Chichas (Tarija, Bolivia). En *XVI Congreso Nacional de Arqueología Argentina*, tomo III, pp. 215-223. Rosario: unr.

Raffino, R.; J. D. Gobbo & A. Iácona, 2006. De Potosí y Tarija a la frontera Chiriguana. *Folia Histórica del Nordeste* 16: 83-129.

Ramírez, S. E., 2008. Negociando el Imperio: El Estado inca como culto. *Bulletin de l'Institut Français d'Études Andines* 37 (1): 5-18.

Real Academia Española, 1997. *Diccionario esencial*. Madrid: Espasa Calpe.

Regal, A., 1972. *Los puentes del Inca en el antiguo Perú*. Lima: Imprenta Gráfica Industrial.

Regal, A., 2009 [1936]. *Los caminos del Inca en el antiguo Perú*. Lima: inc.

Regalado, L., 1996. Espacio andino, espacio sagrado: visión ceremonial del territorio en el período incaico. *Revista Complutense de Historia de América* 22: 85-96.

Rivera, C., 2011. Redes viales prehispánicas e interacción en la región de Cinti, sur de Bolivia. En *En ruta: arqueología, historia y etnografía del tráfico sur andino*, L. Núñez & A. Nielsen, Eds., pp. 151-176. Córdoba: Encuentro Grupo Editor.

Rostworowski, M., 1986. *Estructuras andinas del poder*. Lima: iep.

Rowe, J., 1946. Inca culture at the time of Spanish Conquest. *Handbook of South American Indiands* 2: 183-330.

Saintenoy, T., 2013. Sur le chemin d'Apurimaq. Essai sur la représentation géographique du territoire dans la culture inca. *L'Homme* 205: 7-33.

Sánchez, W., 2008. Inkas, "flecheros" y mitmaqkuna. Cambio social y paisajes culturales en los valles y en los yungas de Inkachaca/Paracti y Tablas Monte (Cochabamba-Bolivia, siglos XV-XVI). Tesis para optar al Grado de Doctor, Universidad de Uppsala, Suecia. <http://uu.diva-portal.org/smash/get/diva2:172393/FULLTEXT01.pdf> [Consultado 17-01-2013].

Sánchez, W., 2011. Redes viales y entramados relacionales entre los valles, la puna y los yungas de Cochabamba. En *En ruta: arqueología, historia y etnografía del tráfico sur andino*, L. Núñez & A. Nielsen, Eds., pp. 177-197. Córdoba: Encuentro Grupo Editor.

Sánchez, W., 2012. Cruzando paisajes, transitando caminos: el ramal inca de Sipe Sipe hasta Inkachaca (Cochabamba, Bolivia). En *The past ahead. Language, culture, and identity in the neotropics*, C. Isendahl, Ed., pp. 207-227. Västerås: Uppsala University.

Sanhueza, C., 2002. En busca del gran mentiroso: relatos orales, demarcaciones territoriales. El camino del Inca en el despoblado de Atacama. *Revista de Historia Indígena* 6: 97-129.

Sanhueza, C., 2004. Medir, amojonar, repartir: territorialidades y prácticas demarcatorias en el camino incaico de Atacama (II Región, Chile). *Chungara* 36 (2): 483-494.

Sanhueza, C., 2012. Las "Sayhuas" del Inca. Territorio, frontera y geografía sagrada y "cartografía" oral en el desierto de Atacama. Tesis para optar al grado de Doctor en Historia con mención en Estudios Andinos, Pontificia Universidad Católica del Perú, Lima, Perú.

Sanhueza, C.; C. Vitry & D. Amado, 2011. *Voces en el camino. Paisaje y cosmología en las rutas del Inca*. Chile: bice Inversiones-Ocho Libros-Corporación del Patrimonio Cultural de Chile.

Santillana, J., 2012. *Paisaje sagrado e ideología inca. Vilcas Huaman*. Lima: Fondo Editorial pucp.

Santoro, C., 1983. Camino del Inca en la sierra de Arica. *Chungara* 10: 47-55.

Santoro, C.; V. Williams, D. Valenzuela, A. Romero & V. Standen, 2010. An archaeological perspective on the inka provincial administration of the south-central Andes. En *Distant provinces in the Inka Empire: toward a deeper understanding of Inka imperialism*, M. A. Malpass & S. Alconini, Eds., pp. 44-74. Iowa: University of Iowa Press.

Schobinger, J., 1986. La red de santuarios de alta montaña en el Contisuyu y el Collasuyu: evaluación general, problemas interpretativos. *Comechingonia*, N. E.: 297-317.

Schreiber, K., 1984. Prehistoric roads in the Carhuarazo Valley, Perú. En *Current archaeological projects in the central Andes: some approaches and results*, A. Kendall, Ed., pp. 75-94. Oxford: bar.

Schreiber, K., 1991. The association between roads and polities: evidence for Wari roads in Peru. En *Ancient road networks and settlement hierarchies in the New World*, C. D. Trombold, Ed., pp. 243-252. Cambridge: Cambridge University Press.

Serrudo, E., 2002. El Tambo Real de Taparaku (Huánuco-Perú). *Arqueología y Sociedad* 14: 123-139.

Serrudo, E., 2010. El Tampu Real de Inkahuasi y la ocupación inka en Huaytara. *Inka Llaqta* 1: 173-193.

Sistrunk, H., 2010. Road to empire: documenting an Inca Road in northern Ecuador. *Nawpa Pacha* 30 (2): 189-208.

Snead, J.; C. Erickson & J. Darling (Eds.), 2009. *Landscapes of movement. Trails, paths, and roads in anthropological perspective*. Philadelphia: University of Pennsylvania Museum of Archaeology and Anthropology, University of Pennsylvania Press.

Souto, P. & A. Benedetti, 2011. Pensando el concepto de lugar desde la geografía. En *Territorio, lugar, paisaje. Prácticas y conceptos básicos en geografía*, P. Souto, Coord., pp. 83-128. Buenos Aires: Editorial de la ffl, uba.

Stehberg, R., 1995. *Instalaciones incaicas en el norte y centro semiárido de Chile*. Santiago: dibam.

Stehberg, R. & G. Sotomayor, 2012. Mapocho incaico. *Boletín del Museo Nacional de Historia Natural* 61: 85-149.

Suárez-Inclán, M. R., 2003. Los itinerarios culturales. *The ciic Scientific Magazine*. <http://www.esicomos.org/Nueva_carpeta/TCSM/ponencia_MARIAROSASUAREZ.htm> [Consultado 12-03-2013].

Thompson, D. E. & J. Murra, 1966. The inca bridges in the Huanuco Region. *American Antiquity* 31 (5): 632-639.

Topic, J. & T. Topic, 2013. Relaciones costa-sierra en el norte del Perú: algunas observaciones sobre rutas, redes y escalas de interacción. *Cuadernos del Qhapaq Ñan* 2: 50-67.

Trombold, C. D., 1991. An introduction to the study of ancient New World road networks. En *Ancient road networks and settlement hierarchies in the New World*, C. D. Trombold, Ed., pp. 3-9. Cambridge: Cambridge University Press.

Turnbull, D., 2002. Performance and narrative, bodies and movement in the construction of places and objects, spaces and knowledges. The case of the maltese megaliths. *Theory, Culture & Society* 19 (5/6): 125.143.

Turnbull, D., 2007. Maps narratives and trails: performativity, hodology and distributed knowledges in complex adaptive systems–an approach to emergent mapping. *Geographical Research* 45 (2): 140-149.

Uribe, M. & G. Cabello, 2005. Cerámica en el camino: los materiales del Alto Loa (norte grande de Chile) y sus implicancias tipológicas y conductuales para la comprensión de la vialidad y expansión del Tawantinsuyo. *Revista Española de Antropología Americana* 35: 75-98.

Uribe, M. & S. Urbina, 2009. Cerámica y arquitectura pública en el Camino del Inka del desierto de Atacama. *Revista de Antropología* 20: 227-260.

Van de Gutche, M., 1999. The inca cognition of landscape: archaeology, ethnohistory, and the aesthetic of alterity. En *Archaeologies of landscape. Contemporary perspectives*, W. Ashmore & A. B. Knapp, Eds., pp. 149-168. Massachusetts-Oxford: Blackwell.

Vitry, C., 2000. *Aportes para el estudio de caminos incaicos. Tramo Morohuasi-Incahuasi. Salta-Argentina*. Salta: Gofica.

Vitry, C., 2004. Propuesta metodológica para el registro de caminos con componentes inkas. *Andes* 15. <http://redalyc.uaemex.mx/pdf/127/12701507.pdf> [Consultado 14-03-2013].

Vitry, C., 2007 Caminos rituales y montañas sagradas. Estudio de la vialidad inka en el nevado de Chañi, Argentina. *Boletín del Museo Chileno de Arte Precolombino* 12 (2): 69-84.

Wallace, D. T., 1991. The Chincha Roads: economics and symbolism. En *Ancient road networks and settlement hierarchies in the New World*, C. D. Trombold, Ed., pp. 253-263. Cambridge: Cambridge University Press.

Westfall, C. & C. González, 2009. Estudio micromorfológico de un tramo del Camino del Inka y sitios asociados. El Salvador, Región de Atacama, Chile. En *Actas del xv Congreso de Arqueología Argentina*, tomo iii: 115-126. Río Cuarto: unrc.

Zori, C. & S. Urbina, 2014. Architecture and empire at late prehispanic Tarapacá Viejo, Northern Chile. *Chungara* 46 (2): 211-232.