



EL QHAPAQ ÑAN EN LOS ALTOS DE ARICA: COLUMNA VERTEBRAL DEL POBLAMIENTO PREHISPANICO TARDÍO, NORTE DE CHILE

THE QHAPAQ ÑAN IN THE ARICA HIGHLANDS: THE BACKBONE OF LATE PRE-HISPANIC SETTLEMENT IN NORTHERN CHILE

IVÁN MUÑOZ^A

En los Altos de Arica, a la Ruta Longitudinal Precordillerana que se desplaza en sentido norte a sur se le conoce como Camino Inca. Diversos autores¹ han hecho referencia a tramos de este camino, sin embargo, el mérito de esta ruta radica en su antigüedad anterior al Tawantinsuyo. El presente estudio discute la importancia de este camino en la precordillera de Arica, resaltando la importancia del paisaje en el contexto del sistema caminero y su relación con otras rutas que se desplazaron por el desierto y los asentamientos asociados a esta red vial.²

Palabras clave: poblamiento prehispánico, red vial, Camino del Inca, precordillera, interacciones culturales.

In the highlands known as Altos de Arica, the north-south Andean foothills route is known as the Inca Road. Several authors¹ have made reference to sections of this road, but it is especially notable for its antiquity, which pre-dates Tawantinsuyo. This paper discusses the importance of this route in the foothills region of Arica, emphasizing the importance of the landscape in the road network and its relation to other routes that crossed the desert and to settlements associated with the road network.²

Keywords: pre-Hispanic settlement, road network, Inca Road, Andean foothills, cultural interactions.

INTRODUCCIÓN

La construcción de caminos, puentes y otras vías de comunicación fue una de las estrategias usadas por las grandes civilizaciones de la antigüedad para el desarrollo del comercio de bienes y especies. Esto habría permitido la transmisión de ideas, a partir de lo cual manejaron y controlaron nuevos territorios y espacios culturales. En este contexto, uno de los caminos más estudiados y analizados a través de la historia es aquel construido durante el Imperio Romano donde, según Chevallier (1972), se observa la elaboración de calzadas con un nivel de técnica altamente desarrollado. Esto no solo significó el mejoramiento de las vías de comunicación, sino también un embellecimiento de la ruta, dando una presencia y consistencia al Estado romano en los lugares donde estableció su dominio. Sin embargo, también conocemos otros caminos que presentan soluciones ingenieriles complejas respecto a su construcción en lugares agrestes en cuanto a la morfología del terreno, entre ellos la carretera real persa y la Ruta de la Seda.³ Dentro de este panorama consideramos la inserción del *Qhapaq Ñan* en los Andes, América del Sur, el que habría alcanzado una longitud aproximada de 5.000

^A Iván Muñoz, Universidad de Tarapacá, casilla 6d, Arica, Chile, email: imunoz@uta.cl

km, involucrando los distintos suyus que formaron el Tawantinsuyo. La construcción de este camino involucró distintos pisos ecológicos que conforman el área andina, con una altura que alcanzó los 4500 msnm. Según Hyslop (1992), algunos rasgos distintivos de esta ruta están dados por la pavimentación con grandes bloques de piedras, incluyendo escaleras y puentes colgantes, especialmente en zonas de difícil desplazamiento producto de una geografía abrupta y vertical, atravesada por grandes ríos. Sin embargo, en lugares planos el trazado de la ruta estuvo dado por senderos troperos, donde se desplazaron personas y caravanas de recuas de llamas.⁴

En lo que respecta a nuestra zona de estudio, durante el siglo XII DC, la Región de Arica estuvo ocupada por poblaciones de agricultores y pescadores, denominados arqueológicamente como cultura Arica (Muñoz & Choque 2013). Estas poblaciones comenzaron a compartir el espacio productivo con grupos humanos que se desplazaron desde el altiplano a la costa, ocupando enclaves ecológicos en las cabeceras de valles de la vertiente occidental del Pacífico. Si bien ambos grupos vivieron separadamente, tuvieron un fluido intercambio de productos agrícolas y marítimos, tecnologías e ideologías, donde el poder fue ejercido por el cacique principal que vivía en los valles, funcionando bajo la modalidad de relaciones asimétricas con los señores del altiplano (Choque & Muñoz 2016). El traslado de maíz, ají, coca, calabazas, pescado salado, guano, textiles y artefactos, fue realizado a través de las extensas vías de comunicación que unieron la costa con la meseta andina. Dichas obras viales fueron utilizadas posteriormente por el Inca y las huestes indianas, constituyéndose en un sistema vial conocido como *Qhapaq Ñan*. En época colonial, estas redes viales fueron conocidas como *Caminos Reales* y hoy como *caminos troperos*. En muchos casos constituyen las mismas vías y han tenido una utilidad simbólica y práctica para las poblaciones indígenas, hispanas y mestizas de los Períodos Colonial y Republicano.

El deterioro o las alteraciones de los caminos producto del tráfico caravanero o catástrofes naturales, implicó la necesidad de establecer un sistema de mantenimiento de las rutas e instalaciones anexas, entre estas últimas los tambos y las estructuras ceremoniales tales como apachetas y *markas*. Esto habría permitido que las poblaciones locales se integraran al sistema político regulado por los incas, participando de las redes de intercambios con poblaciones de distintos ambientes geográficos.

EL PAISAJE EN EL CONTEXTO DEL SISTEMA CAMINERO

La reconstrucción de los diversos caminos distribuidos en la sierra ariqueña, desde el momento en que los agricultores aldeanos comenzaron a trazarlos, refleja cómo se fue estructurando una red vial cada vez más compleja, cubriendo prácticamente la totalidad del territorio, desde y hacia los más diversos espacios geográficos de la precordillera.⁵ El estudio de estos senderos y sus rumbos permite entender y conocer su función, temporalidad, aspectos tecnológicos aplicados, aprovechamiento de recursos, experiencia, sabiduría y diversos aspectos de la cultura que se desarrolló en torno a ellos, especialmente la de los caravaneros andinos que usaron e hicieron de estos finalmente su oficio y modo de vida.⁶

Considerados como productos culturales, estos trazados contactaron y relacionaron una infinidad de puntos del paisaje desértico característico de esta región del extremo norte de Chile, demostrándonos el grado de eficiencia alcanzado por la actividad, como también el conocimiento del medio por el cual esa actividad se desarrolló. No cabe duda de que la presencia humana en estos parajes dejó huellas que no solo reflejan lo cotidiano y doméstico, sino también lo trascendental, es decir, aquello que compromete, al decir de Turner (1971) y Geertz (1973), su destino, su continuidad, la vida y la muerte, lo religioso y sobrenatural. Algunas evidencias materiales que marcan esta profunda relación del caravanero con el paisaje son los registros de apachetas y *markas* que, según Duffait (2012: 621), “constituirían los elementos mediadores que conectan las vías con las entidades sagradas del paisaje como los volcanes, cerros y nevados”.⁷

Se pueden diferenciar distintos tipos de senderos, dependiendo de su uso: sendero simple de uso humano, sendero de uso múltiple para ganado y animales de carga, sendero simple de uso animal (generalmente camélidos silvestres como guanaco y vicuñas), sendero tipo “rastrillo” y huellas de carretas con sendero de animal de tiro, vinculados estos últimos al Período Colonial. Gran parte de estos senderos fueron indistintamente reutilizados por animales y personas, signo de la importancia que alcanzaron hasta después de la Conquista. Esto hace posible recopilar antecedentes que indican la naturaleza propia del camino y de sus usuarios. En primer término, está la aguada, requisito fundamental para que un sendero, de cualquier tipo, se enlace o contacte. La

aguada -o cualquier otra estrategia para la obtención del recurso hídrico y alimento, como una vertiente, río, estero o bofedal- fue la principal preocupación que debió conocer y manejar el caravanero o arriero andino para desafiar el desierto. Ante la ausencia del recurso hídrico, una de las innovaciones destacables de este sistema vial fue la construcción de pozos o norias, emplazadas en lugares estratégicos. Estas entregaban una fuente de agua de emergencia en caso de riesgo de la vida de los usuarios de la ruta.⁸

El conocimiento del paisaje, la geografía y su percepción del entorno ecológico fueron elementos vitales para orientar y resolver óptimamente cualquier dificultad. De allí que los senderos y rutas presentan siempre la mejor alternativa para el viajero, sorteando cuestras, pampas, abras, quebradas, serranías y la propia cordillera de los Andes. También se agregan los refugios naturales, como aleros y cuevas que fueron ocupados desde las primeras incursiones de los humanos por el territorio, los que han sido usados como alternativa por todos los grupos posteriores hasta la actualidad. Un segundo tipo de refugio son las *paskanas*, construidos como parapetos para protegerse de la intemperie, a veces dura, que caracteriza al desierto en sus diversos ambientes de costa, pampa, valles o puna. Otro tipo de estructura más compleja asociada al andamiaje administrativo del incanato fueron los *chasqui huasis* o casas de los *chasquis* que, sumados a los tambos, localizados en lugares estratégicos del sistema vial, muestran el alto nivel de desarrollo de esta red. Ejemplo de estos tambos fueron los de Zapahuira I y II, Laco Alto, Cobija 2, Incauta y Mollegrande (Muñoz et al. 1987 a y b), Chusmiza (Sanhueza 1978), etc., todos ubicados en una cota media de los 3000 msnm, relacionados espacialmente a los asentamientos locales.

Otros rasgos culturales asociados a los senderos fueron los tramos empedrados, generalmente en accesos a pendientes o cuestras, lugares donde el tránsito de animales se veía dificultado. También el sistema de desagüe, canales oblicuos bien construidos que cruzaban diagonalmente el camino o sendero, especialmente cuando este bordeaba una ladera inclinada y pedregosa. Estos desagües tenían como objetivo desviar las aguas provenientes de precipitaciones que ponían en riesgo la integridad del camino. Cabe mencionar, además, los tramos de camino delineado que, a manera de solera, marcaron cada uno de sus lados, especialmente cuando estos cruzaban un terreno plano, como los observados en Zapahuira, Belén y Lupica.

CAMINOS PREHISPÁNICOS EN ARICA

Según Wallace (1991), la importancia de los caminos prehispánicos está dada por la existencia de dos dimensiones, una religiosa y otra económica. En el primer axioma, las redes viales permitían unir las aldeas con las huacas y espacios ceremoniales, tanto cercanos como de regiones distantes.⁹ Para el caso de Arica, según Choque y Muñoz (2016), las poblaciones habrían usado los caminos portando ofrendas y peregrinando entre la costa y la sierra para celebrar ritos religiosos. El segundo axioma da cuenta de la integración económica y sociopolítica que generó el uso de los caminos, pues movilizaron diversos tipos de bienes agropecuarios y marítimos generando, además, una integración ideológica y una articulación económica con las tierras de la meseta altiplánica.

Las principales rutas del sistema vial prehispánico en el extremo norte de Chile han sido descritas y discutidas previamente por Muñoz y Briones (1996), quienes señalan la existencia de cuatro rutas principales.

La primera, ubicada a 3000 msnm y denominada Ruta Longitudinal o Precordillerana N° 1, se desplaza en sentido longitudinal de norte a sur, por la precordillera de Arica y se le conoce como Camino Inca o *Qhapaq Ñan* (fig. 1). Los mismos autores señalan que, probablemente, los incas hicieron un mejoramiento de la red vial, la que habría sido ensanchada, empotrada en los sectores laterales y emplantillados con piedras en las entradas y salidas de los grandes poblados como Zapahuira, Huaihuarani, Saxamar, Socoroma, etc. Asimismo, cimentaron y nivelaron los sectores de mayor pendiente de los senderos. Este camino conectó todos los poblados serranos, constituyéndose en la columna vertebral sobre la cual giraron los asentamientos locales (figs. 2, 3 y 4).

El segundo camino corresponde a la Ruta Transversal por Lluta N° 2. Es una construcción vial importante que une el altiplano con la costa oceánica, alcanzando la costa sur de la ciudad de Arica. Esta ruta se constituyó en tiempos coloniales como la columna vertebral del desplazamiento caravanero de Arica a Potosí. Es posible encontrar numerosos asentamientos prehispánicos y recursos hídricos desde la desembocadura del río Lluta hasta la precordillera (Muñoz & Briones 1996).

El tercer camino corresponde a la Ruta Transversal por Azapa N° 3. Esta ruta conecta la desembocadura del río San José con la precordillera en la zona que va



Figura 1. El Qhapaq Ñan, Ruta Longitudinal Precordillerana Norte-Sur. *Figure 1. The Qhapaq Ñan, north-south Andean foothills route.*

desde Chapiquiña a Belén. Al igual que la ruta de Lluta, está asociada a asentamientos prehispánicos, recursos hídricos y tierras agrícolas.

Finalmente, el cuarto camino corresponde a la Ruta Longitudinal Costera N° 4, la que se desplaza de norte a sur, cubriendo los actuales sectores de valle bajo o medio y desembocaduras de ríos, desde la zona de Caplina hasta Camarones. Esta ruta, al igual que las otras mencionadas, está relacionada con asentamientos prehispánicos en los valles, recursos de agua y la presencia de apachetas, una de ellas ubicada en Alto Ramírez, sector bajo del valle de Azapa (Santoro & Muñoz 1981).

El uso de estos caminos habría permitido la llegada de nuevas ideas, bienes, piezas y productos de consumo

de distintas regiones de los Andes a los valles de Arica. El registro arqueológico a partir del año 1000 DC muestra evidencias de hallazgos como un mono, de la especie *Aluatta seniculus*, plumas de aves tropicales, fragmentos de maderas de chonta, lana de camélidos, quinua, entre otros. Por otro lado, tanto en la iconografía de las piezas de cerámica como en los tejidos del Período Tardío Precolombino, se representaron una serie de diseños entre los cuales destaca la presencia de pequeños simios. Esto demuestra que, más allá de lo económico y de las relaciones sociales que se dieron como consecuencia de la movilidad caravanera, el traspaso de ideas fue parte importante de las poblaciones que participaron de dicho tráfico, en el esfuerzo por plasmar su identidad y su lugar de origen.



Figura 2. Sendero empedrado de salida y entrada al pueblo de Socoroma. *Figure 2. Paved stone road at both entrances to the town of Socoroma.*



Figura 3. Tramo de camino empedrado, sector que conecta las áreas de cultivos noreste del actual pueblo de Belén. *Figure 3. Stretch of paved stone road connecting farming areas northeast of the present-day town of Belén.*

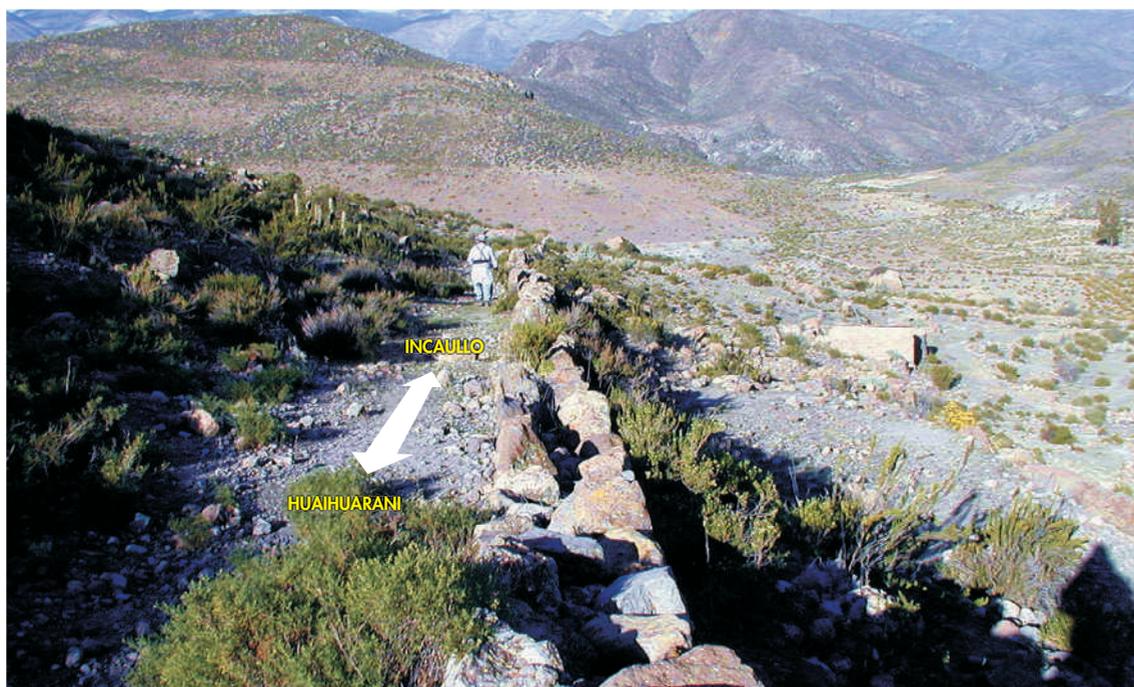


Figura 4. Tramo de conexión entre asentamientos: Huaihuarani e Incaullo, área de Belén. *Figure 4. Stretch of the road connecting the settlements of Huaihuarani and Incaullo, in the area of Belén.*

De lo anterior se desprende que, a la llegada de los españoles, lo que hoy es el extremo norte de Chile presentaba un mosaico de redes viales, lo que explicaría el intenso tráfico que hubo en esta región de los Andes como centro neurálgico de múltiples relaciones culturales, situación que fue muy bien aprovechada por los europeos para el desarrollo de sus intereses.

DESPLAZAMIENTO DE LA RUTA LONGITUDINAL PRECORDILLERANA (N° 1)

Este capítulo fue descrito detalladamente por Muñoz y Briones (1996: 57-60). En esta ocasión dicha información se presenta en la tabla 1. En ella se destacan los desplazamientos de norte a sur del camino (sendero tropero) y la relación de esta ruta con asentamientos principales y senderos secundarios. Además, se señalan algunos rasgos específicos de dichas rutas (fig. 1).

LOS ASENTAMIENTOS ASOCIADOS A LA RED VIAL PRECORDILLERANA

Para entender el trazado de esta red vial en los valles y quebradas de altura en dirección norte sur es importante conocer la distribución de los asentamientos asociados a ella y la función que estos habrían desempeñado en relación al intercambio de bienes, especies, productos y transmisión de ideas. Muñoz y Chacama (2006) plantean que, en la quebrada de Socoroma, los asentamientos estudiados de Calacruz y Cachuchatiza presentan una particularidad: ambos se ubican en la cima de cerros de gran altura. De acuerdo con sus componentes culturales, corresponderían a asentamientos que se sitúan alrededor del 1200 DC-1400 DC. La ausencia de estructuras de tipo administrativas y de plazas sugiere que estos asentamientos fueron ocupados en forma temporal, en lapsos de tiempo determinado. Sin embargo, al margen de los escasos indicadores culturales hallados, llama la atención que están conectados a una extensa red vial que se desplaza hacia pampa de Zapahuira por el sureste, y por el sector de Coca por el noreste. En ambos casos se trata de áreas donde se hallan una serie de asentamientos habitacionales y funerarios (Muñoz et al. 1987a; Santoro et al. 1987; Muñoz & Choque 2013). Esta situación indicaría que estos poblados formaron parte de una unidad mayor y reforzaría la hipótesis

de ocupaciones temporales. Por su parte, pampa de Zapahuira constituye una de las áreas más estudiadas respecto a la influencia inca aproximadamente a partir del 1450 DC. Su modo de operar habría sido a través de poblaciones circuntíticas portadoras de cerámica Saxamar. De acuerdo a los trabajos de Muñoz et al. (1987a), dicha dominación se habría ejercido mediante el asentamiento administrativo poblado Zapahuira 2, (AZ-124) (fig. 5), con el cual fue posible ejercer un control sobre la producción del área, cuyo excedente debió ser almacenado en los depósitos construidos en el plano alto de la quebrada (Tambo de Zapahuira 1, AZ-40) (fig. 6) y llevado posteriormente a otras zonas a través de la red vial incaica que se encuentra presente en el área.

En el área de Chapiquiña, enclavada entre la pampa de Zapahuira y Belén, se hallan asentamientos como Caillama, Laco Bajo, Laco Alto y Pujone, todos conectados a través del Camino del Inca. Un aspecto interesante de resaltar en Laco Alto es la presencia de un tambo, situación que nos hace pensar en la presencia Inca en la fase final del asentamiento (1400 DC). Probablemente, en este tambo se habría almacenado la producción del sector medio del valle de Chapiquiña. Curiosamente en esta misma época y frente de Laco Alto se estructuró otro emplazamiento, Caillama, cuya característica más importantes es la edificación de recintos de forma circular sobre un abrupto cerro. El lugar presenta, además, un sendero de ingreso al poblado, el que se halla demarcado por piedras y en algunos sectores presenta peldaños (fig. 7). Un sistema constructivo distinto se observa en el sector noreste, en donde se hallan estructuras funerarias tipo *chullpas* construidas de adobe y paja, lo cual es novedoso para el área ya que solamente la hemos observado en Zapahuira, Caillama, Incauta y Miñita 4 (figs. 8, 9, 10, 11 y 12). En este contexto, nos inclinamos a pensar que la población asentada en Caillama pudo haber correspondido a un grupo distinto y más tardío que el que se asentó en Laco Alto, y fue el que recibió tal vez la mayor influencia en el área por parte del Inca, motivo por el cual construyeron las tumbas *-chullpas-* con cierto grado de monumentalidad similar a las que se hallan en la zona de Lauca, altiplano boliviano, vinculadas a las poblaciones Carangas (Gisbert et al. 1996).

En el área de Belén-Lupica-Ticnamar, el proceso cultural tiene una historia que se remonta al 1.000 DC, según los antecedentes obtenidos de los sitios Incahuillo, Huaihuarani, Lupica y Saxamar. Corresponderían a poblaciones vinculadas a la cultura Arica, las que se

Tabla 1. Desplazamiento de la Ruta Longitudinal Precordillerana (Nº 1). *Table 1. Trajectory of the North-South Foothills Route (Nº 1)*

DIRECCIÓN PRINCIPAL	EXTREMO NORTE	ÁREA INTERMEDIA/ CONECTADA	EXTREMO SUR	SITIO ARQUEOLÓGICOS	SENDEROS SECUNDARIOS (SS) CONEXIONES (CN) BIFURCACIONES (BF)	CARACTERÍSTICA DE LA RED VIAL Y REFERENCIAS DE AUTORES
Oeste-este	Tacna y Moquegua	Caplina, sierra Huayllillas, quebrada Huayllillas y cuenca río Lluta	Putre/ Socoroma	Calacruz, Coca, Cachuchatiza	Bf: De Norte Huayllas a Socoroma/ Putre, norte-suroeste Bf: De Puquios a Socoroma/ Putre, noroeste-suroeste	Puquios fue usada como alternativa de acceso ferrocarril Arica-La Paz.
Norte-sur	Socoroma	Zapahuira, Chapiquiña, Belén, Lupica, Saxamar y Tiquemar	Tiquemar	Tambos de Zapahuira I y II, Pucara y aldea de Chapicollo, Laco Alto, Caillama Pachama, Pukara de Huahuarani, Trigalpampa, Incaullo, Lupica, Saxamar	Cn: Ruta Lluta Nº 2 y Ruta Azapa Nº 3, este-oeste Cn: De Murumuntani /Chapiquiña a Copaquilla/ Río Seco, este-oeste	Algunos tramos fueron ampliados y mejorados, aun se mantienen en uso actualmente (fig. 4)
Norte-sur	Zapahuira	Pampa de Chapiquiña	Laco Alto/ Chapiquiña	Laco Alto, Caillama, Laco Bajo	Cn: De Laco Alto a Copaquilla, este-oeste	En la pampa de Chapiquiña se observa una sección bien conservada del "camino inca", con una anchura de hasta 4 m. empedrado y en varios puntos del trazado en el plano inclinado tiene escalones (Romero 2003, Muñoz 2007)
Norte-sur	Chapiquiña	Chapiquiña, Pachama	Pachama			Abundantes restos de cerámica sin decoración y huesos de animales, demuestran altos en el camino para alimentación
Norte-sureste	Pachama	Pachama, Belén, Laguane	Belén/ Laguane	Tabla Tiahone, Ancopachane, Chaipa e Incaullo	Bf: De Pachama a Belén, norte-sureste Bf: De Pachama a Huahuarani, norte-suroeste. Cn: Guallatire-Surire/Belén, este-oeste	Vía empedrada cercana al poblado actual de Belén, tiene 3 m. de ancho. Se observan ofrendas a lo largo del camino, hay también cruces cristianas. El segundo, el camino está conectado directamente al complejo arqueológico de Huahuarani, la vía está bien definida, se conserva picando o muro
Norte-sureste	Huahuarani	Huahuarani, Lupica	Quebrada de Lupica	Trigalpampa, Tojotojone, pukara de Lupica		El trazado presenta buena conservación: empedrado y amurallado con su estación de reparo y descanso. Entre los valles de Lupica y Saxamar la vía presenta empedrados con desagüe de aguas de lluvia. (Dauelsberg 1983, Muñoz & Chacama 2006)
Norte-sur	Lupica	Lupica, Saxamar, Tiquemar	Tiquemar/ Surire	Pukara de Saxamar	Bf: Timalchaca, Umirpa, Itiza, hasta Surire, norte-sureste	El primero, vía de acceso al oriente boliviano o para continuar al sur hasta Islaya y Colchane en la región de Tarapacá, Chile
Este-oeste	Umirpa	Incauta, Mollegrande, Chitita, Guanacagua, Coocha	Quebrada de Coocha		Ss: Coocha a Cobija, Timar, Corralane Bf: Coocha a Cachicoca, Chaca y Caleta Vitor Bf: Coocha a Camarones	El primero es un sistema vial alternativo, con recursos propios y sustentables por sí mismo (Muñoz 2005). El segundo y tercero, proyección hacia la costa del océano Pacífico
Norte-sur	Camarones	Camarones, Tallape, Chiza-Suca, Suca	Suca	Pampamune y Huanacarane, pukara de Tallape, Sabaipugro, Umallani, Saguara, Chibalajaya	Cn: En Chiza-Suca se unifican la Ruta Longitudinal Precordillerana y la Ruta Longitudinal Costera Cn: Suca a Miri Miri y Miñita, oeste. Suca a Nama, este. Suca a Camiña, sureste. Suca a Tarapacá, sur. Suca a Pisagua, oeste	Hay importantes evidencias de arte rupestre (Niemyer, Schiappacasse & I. Solimano 1972-1973, Niemyer & Schiappacasse 1981, Schiappacasse & Niemyer 2002). Suca se configura como un nexo clave en la redistribución de sistema vial
Norte-sur	Suca	Suca, Pampa del Tamarugal, Tarapacá, Pica	Pica			Evidencias de arte rupestre (Sepulveda et al 2005)



Figura 5. Tambo de Zapahuiria II. Exterior de unidad arquitectónica sector oeste. Recinto 27. *Figure 5. Tambo de Zapahuiria II. External view of architectural unit in the western zone, Enclosure 27.*



Figura 6. Tambo de Zapahuiria I. Unidades arquitectónicas a los pies del Cerro Huaycuta. *Figure 6. Tambo de Zapahuiria I. Architectural units at the base of Cerro Huaycuta.*



Figura 7. Sendero de entrada al poblado de Caillama. *Figure 7. Path entering the town of Caillama.*



Figura 8. Chullpa, recinto 24, construida de adobe, piedra y fibra vegetal, sector de Zapahuira. *Figure 8. Chullpa, enclosure 24, built with adobe, stone and vplant fiber, Zapahuira zone.*



Figura 9. Chullpa, Recinto N° 23, frontis de arquitectura funeraria, sitios Caillama. *Figure 9. Chullpa, Area N° 23, frontal view of funerary structure, Caillama sites.*

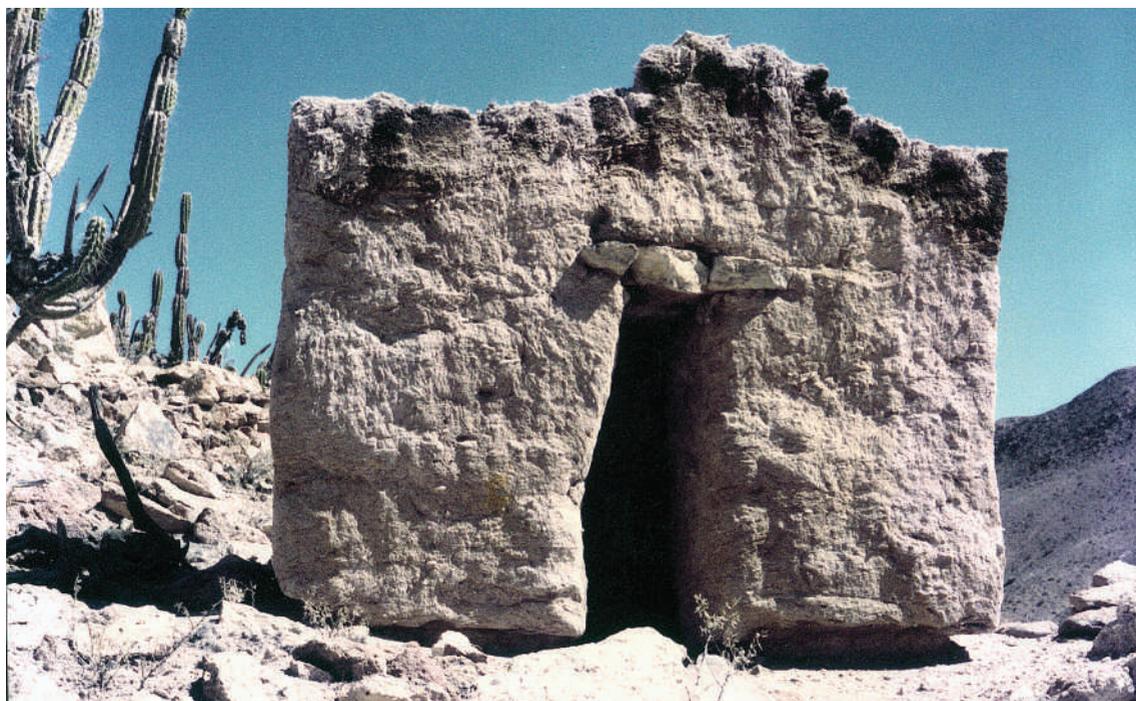


Figura 10. Chullpa, arquitectura funeraria manufacturada en arcilla, fibra vegetal y piedra. Recinto S/N, sitio Incauta. *Figure 10.* Chullpa, funerary structure in clay, plant fiber and stone. Unnumbered enclosure, Incauta site.

habrían establecido en dichos poblados con el propósito de explotar estratégicamente los recursos naturales y productivos que el medio les proporcionaba. De esta manera, controlaron el recurso agua indispensable para la agricultura, facilitando el riego de extensas áreas agrícolas, tal como lo demuestran las terrazas halladas en el sector. Con la llegada de la influencia inca, las poblaciones locales conservaron los mecanismos que organizaban su vida socioeconómica y política. Creemos que el aporte del Tawantinsuyo fue el integrar la red vial local existente a una de mayor envergadura, lo que permitió que la precordillera de Arica se insertara políticamente al Estado Inca, construyendo arquitectónicamente Incahullo, el sitio más emblemático de la ocupación inca en el área (figs. 13 y 14).

El poblamiento humano en la quebrada de Cobija está relacionado con dos asentamientos vinculados a la influencia inca en la precordillera. En el asentamiento Cobija 2, la edificación de un tambo habría surgido por la necesidad del Inca de almacenar la producción para el Estado. En dicho edificio, se halla la mayor cantidad de cerámica estilo Saxamar encontrada en el asentamiento, reafirmando la presencia del Tawantinsuyo en

dicho poblado. Ahora bien, la ubicación de este edificio a un costado del poblado no pasa inadvertida, ya que colinda con las posibles estructuras donde se almacenó la producción agrícola. El asentamiento Cobija 1, a su vez, presenta similitudes con la arquitectura inca de la sierra de Arica. Sus recintos son de forma oval y circular, con muros en doble hilera de piedras y entradas que tienen forma de signo de coma. Ambos poblados se asocian a una extensa red vial que se desplaza por la precordillera, sin embargo, también observamos caminos secundarios que conectan a los dos poblados con el área de Timalchaca, en la puna y con los valles de Azapa, Camarones y costa de Arica.

En el valle de Codpa, la historia aldeana está fundamentada en la explotación de los recursos hídricos y tierras agrícolas a partir del Período Intermedio Tardío (Preinca). Esta situación habría permitido que se instalara en él una mayor población a fines de dicho período, la que pudo haber sido en gran parte rural, con un asentamiento disperso a lo largo de la cadena de terrazas. Sin embargo, el manejo del sistema hidráulico refleja una sociedad cohesionada y planificada en torno al trabajo agrícola. La administración inca local habría aprovechado esta



Figura 11. Chullpas manufactura en barro, piedra y fibra vegetal. Recinto chullpas N° 25, Miñita iv. *Figure 11. Chullpas made of clay, plant fiber, and stone. Enclosure 25, Miñita iv.*

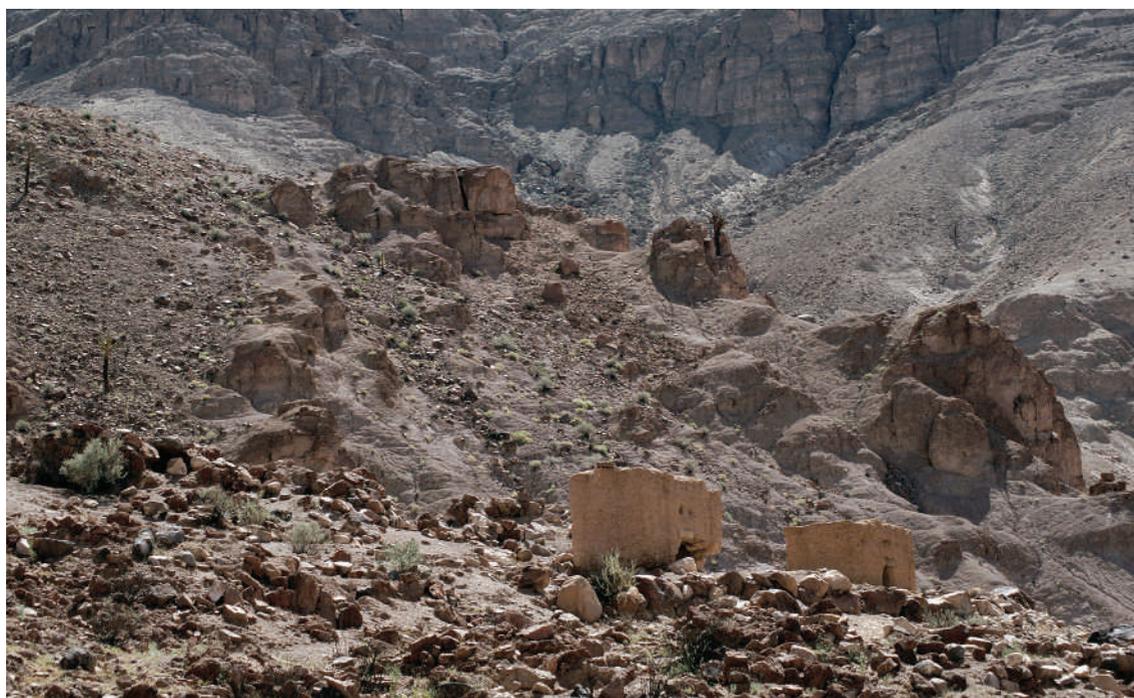


Figura 12. Chullpas de adobe y piedra laja. Recintos 25 y 26, sitios Miñita iv. *Figure 12. Chullpas made of adobe and flagstones. Enclosure 25 and 26, Miñita iv sites.*



Figura 13. Mampostería y arquitectura recinto N° 20, muros sector oeste, sitio Incahullo. *Figure 13. Masonry and architecture, enclosure N° 20, western sector, Incahullo site.*



Figura 14. Interior de Recinto N° 20, detalle hornacinas en muro, sitio Incahullo. *Figure 14. Interior of enclosure 20, detail of wall niches, Incahullo site.*

interesante experiencia agrícola en beneficio del poder estatal, controlando el excedente productivo agrícola del valle. Para mover este excedente productivo se utilizó la red vial que se desplaza alrededor de la cota de los 3000 msnm, cuyo destino final habría alcanzado los valles costeros y la puna alto andina (Santoro 1983; Uribe et al. 2002; Santoro et. al. 2004). Ahora bien, a lo largo del valle de Codpa configuraron una red vial secundaria, asociada a un sistema de tambos, del cual hemos identificado dos: uno en el sitio Incauta (Sector A4), poblado que debió responder a la función de un centro administrativo principal, donde se habría depositado la producción del sector alto del valle de Codpa; y otro en Mollegrande 2, que debió centralizar la producción del sector bajo del mismo valle (Muñoz & Briones 1996).¹⁰

La presencia inca en este valle ha sido percibida mediante tres rasgos culturales diferentes. El primero corresponde a la construcción de tambos que, por lo repetitivo de su forma, debió obedecer a un plan ejecutado en toda el área centro sur andina. El segundo corresponde a la presencia de cerámica cuyos estilos Saxamar e Inca Cuzqueño permiten plantear una relación con la alfarería inca proveniente del área Circumtiticaca. En tercer lugar, la presencia en los altos de una ladera de una pintura de color blanco y rojo que asemeja a un tablero de ajedrez. Esta pintura tendría similitud a los unkus de Inka Yupanqui y Wayna Kapac en cuanto a la configuración (fig. 15). Según Muñoz y Briones (1996: 78) su confección en el valle de Codpa habría estado relacionada con la presencia del Tiwantsuyu en un contexto de orden y equilibrio.

La influencia inca en la quebrada de Miñita habría utilizado caminos secundarios asentándose en la ladera norte, donde construyeron un emplazamiento de viviendas de la misma manera como lo habían hecho las poblaciones nativas del valle, es decir, estructuras de forma circular y semirectangular. Probablemente, lo distinto fue la construcción de edificaciones funerarias tipo chullpas hechas de paja y adobe, además de una alfarería cuyo mayor porcentaje son las cerámicas de engobes rojos con decoración en negro, resaltando el estilo Saxamar (fig. 16). Desde el punto de vista económico, estas poblaciones siguieron explotando el valle como lo hicieron sus antecesoras del Período Intermedio Tardío en cuanto al uso de sistemas de terrazas, canales, producción agrícola y tecnologías.

En resumen, el trazado de la red vial precordillerana solo fue posible gracias a la edificación de asentamientos

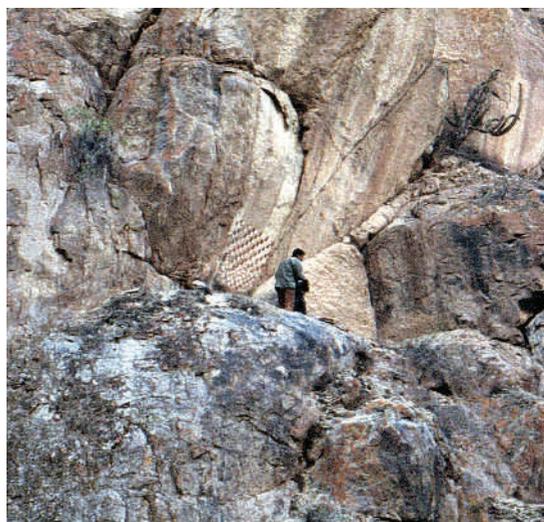


Figura 15. Pictografía similar a una cubierta ajedrezada, basada en polígonos bicromáticos rojo y blanco. Valle de Codpa, sector camino a Mollegrande. *Figure 15.* Pictograph similar to a checkerboard textile design, with red-and-white bichromatic polygons. Codpa valley, on the road to Mollegrande.

distribuidos a lo largo de la precordillera de Arica. Ahora bien, este camino presenta una serie de elementos que se incorporaron gradualmente al sistema vial como la construcción de tambos, apachetas, pascanas y, en algunos casos, figuras de arte rupestre, todos ellos vinculados a áreas rituales. Otro rasgo tecnológico inserto en la red vial que estaría marcando la presencia del Tawantinsuyo en la precordillera de Arica lo observamos en el trabajo especializado en cantería. Tal es el caso de Socoroma, Zapahuira y Belén, donde se construyeron soleras para delimitar y señalizar los senderos, los que fueron además emplantillados con piedras.

RUTA LONGITUDINAL PRECORDILLERANA Y LA CONEXIÓN CON LAS REDES VIALES HACIA EL ALTIPLANO

La presencia de una diversificada red de senderos troperos (fig. 17) que penetran o se dirigen desde el altiplano peruano-boliviano hacia el extremo norte de Chile constituyó una organizada red caminera por donde se movilizaban poblaciones con el propósito de intercambiar productos y bienes entre distintos pisos ecológicos de la vertiente occidental. Este intercambio, generado por redes de caravanas que transitaban por los distintos pisos



Figura 16. Estilo decorativo negro sobre rojo, alfarería precordillerana. Sitio Saxamar, recinto N° 273. **Figure 16.** Black on red decorative style, Andean foothills pottery. Saxamar site, enclosure 273.

ecológicos, pudo haber sido manejado por el Inca con el objetivo de obtener recursos para el mantenimiento del Estado. Así, la construcción de tambos en distintos lugares donde se hallan bofedales explicaría que la función de estos se haya centrado en el control de la producción ganadera, además de servir de albergue a caravanas que se desplazaban por el altiplano. Las evidencias de restos de lana, cueros y huesos de camélidos apoyan esta hipótesis. Ahora bien, dentro de este contexto, en la puna del extremo norte de Chile sobresale la presencia de un tambo, *ushño* y *kallanka* en el poblado viejo de Parinacota, instalaciones que al parecer fueron diseñadas para que se instalaran los representantes del Inca, quienes posiblemente controlaron la producción agrícola ganadera con el propósito de mantener las relaciones de reciprocidad y redistribución entre el poder estatal, los señores locales y las comunidades circundantes.

Los estudios desarrollados por Muñoz et al. (Ms) señalan que el pueblo viejo de Parinacota correspondería

al asentamiento de mayor altura –4300 mnsm– construido por pastores vinculados a las poblaciones Carangas, aproximadamente en el año 1400 DC. Eligieron el lugar de asentamiento a los pies de los nevados Payachatas, aprovechando las potencialidades que les proveía el bofedal de Parinacota y la majestuosidad como ente protector que le ofrecían los nevados.¹¹ Dicho poblado constituyó un espacio de articulación donde se integraron redes viales que conectaban distintos lugares y asentamientos humanos de la puna chilena, como los tambos y bofedales de Caquena, Tacora y Chungara (Muñoz & Chacama 2006)¹² y los del altiplano central y sur boliviano como Turko, Saballa, Caquiaviri, entre otros (Gisbert et al. 1996; Michel 2000; Sejas 2010).

La presencia inca, que de acuerdo a las dataciones, se habría dado aproximadamente entre el 1440 al 1510 DC, habría controlado este poblado utilizando la estrategia de dominio de las autoridades locales, cuya representación estaba en manos de las poblaciones Ca-



Figura 17. Segmento sendero ruta altiplánica prehispánica que une localidades de Parinacota (sureste) y Visviri (noroeste). *Figure 17.* Section of the pre-Hispanic highland route that connects Parinacota (southeast) and Visviri (northwest).

rangas. Estas tenían presencia territorial en la puna a lo menos 300 años antes de que llegaran los incas, según lo avalan los indicadores de cerámica y arquitectura. Al parecer, el objetivo de los incas estuvo dado por el control de los bofedales y las comunicaciones hacia los valles serranos y costeros del Pacífico.¹³ De esta manera, el pueblo viejo de Parinacota pasó a constituirse en un centro administrativo donde se dieron múltiples contactos interétnicos, entre las poblaciones de la puna y la precordillera de Arica.

COMENTARIOS FINALES

Del análisis realizado en los capítulos precedentes nuestros comentarios finales apuntan a cinco aspectos íntimamente relacionados con el tema vial en la precordillera de Arica.

1. El trazado original de la ruta habría sido obra de las poblaciones locales. A esta ruta se habría in-

corporado el Inca, tal vez introduciendo mejoras, por ejemplo el ensanchamiento de los senderos y el empedrado de las entradas y salidas, como se observa en Socoroma, Zapahuira y Belén. Desde el punto de vista ingenieril, estos trazos mejorados presentan un ancho aproximado de 3 m, sus trazados son rectos y se les construyó muros laterales. Asimismo, cimentaron y nivelaron los sectores de mayor pendiente de los senderos troperos. Este camino conectó todos los poblados serranos constituyéndose en la columna vertebral sobre la cual giraron los asentamientos locales.

A partir de esto, pensamos que el Camino del Inca en las alturas de Arica, con sus empedrados, soleras y tambos, habría constituido una representación vial del dominio del Tawantinsuyo en el contexto de un proyecto civilizatorio.

2. La ruta Longitudinal Precordillerana se encuentra directamente vinculada a un conjunto de aldeas

y *pucar*as como a un conjunto de instalaciones caracterizadas bajo el título de Patrón Rectangular, donde registramos: *tambos*, *Ushñu*, *Kancha*, *qollqas*, *Chasquiwasi*, etc. (Muñoz & Chacama 2006).¹⁴ Los valles que este sistema vial involucró de norte a sur y a una cota aproximada de 3000 msnm, fueron: Socoroma (Coca, Pujone, Cachuchatiza); Zapahuira (Chapicollo 1 y 2, Zapahuira 1 y 2, Huaycuta, Copaquilla 1 y 2); Chapiquiña-Laco (Laco Alto, Caillama); Belén (Ancopachane, Chajpa, Trigalpampa, Inchullo, Huaihuarani); Lupica (Lupica); Saxamar (Saxamar); Ticnamar (Charcollo, Tangane); Cobija (Cobija 1); Codpa (Incauta); Saguara (Saguara 1, 2, 3 y 4); Miñita (Miñita 3 y 4).

3. Esta carretera Longitudinal Precordillera se haya conectada a una serie de rutas secundarias que atraviesan el desierto y cuyo destino final fueron las desembocaduras de ríos o las tierras altiplánicas, vinculándose estrechamente con los bofedales y nevados andinos, espacios donde las poblaciones construyeron *tambos*. El conjunto de estos senderos troperos constituyó un sistema vial, donde ningún poblado quedo al margen, sino que todos fueron integrados a la organización del Tawantinsuyo. Esta estrategia venía operando desde la época de los Carangas en las relaciones que mantuvieron con las poblaciones de valles costeros y serranas a partir del 1200 DC.
4. Los caminos indios fueron trazados bajo un concepto dual: por un lado constituyeron un vehículo por el cual se conectaban los espacios físicos, naturales del relieve, y por otro lado un vínculo a través del cual las comunidades se conectaban con sus deidades. En este contexto, los caminos fueron dotados de un profundo sentido espiritual, ya que que estaban estrechamente vinculados con el culto a los ancestros, situación que reafirmaría el sentido de identidad de cada una de las comunidades que los trazaron.
5. El mantenimiento de la carretera longitudinal precordillera y los caminos secundarios permitió el fortalecimiento de alianzas entre las poblaciones. Esto habría implicado un trabajo comunitario para recomponer trazos empedrados dañados por las lluvias, de tal manera que los trabajos debieron haber tenido una importancia en la organización de estos pueblos prehispánicos, así como lo fue la limpieza de

canales, construcción de viviendas, etc. Al término de dichos trabajos y como una expresión recíproca, es posible que estos hayan culminado con ceremonias y fiestas, de allí su importancia social en el sentido de mantener la unidad en torno a las comunidades asentadas en los asentamientos descritos en los acápites anteriores.

NOTAS

¹ Dauelsberg (1983), Santoro (1983), Cavagnaro (1988), Gordillo y López (1987), Muñoz y Briones (1996), Berenguer et al. (2011), Duffait (2012). El último autor, más allá de estudiar las características técnicas de los caminos, discute la relación espacial entre las rutas y el paisaje sagrado, analizando entre otros aspectos el culto a los ancestros.

² Otras referencias a caminos en los altos y precordillera de Arica, siglos XVI y XVII, se encuentran en Bouysse-Casagne y Chacama (2012), en el contexto de la partición colonial del territorio, cultos funerarios y memoria ancestral.

³ El mantenimiento de los caminos, especialmente el romano, significó la existencia de una orgánica destinada a la preservación y construcción de caminos, lo que requirió de recursos humanos en la planificación y construcción.

⁴ Sanhueza (2004) señala que, junto a las caravanas, estos caminos fueron utilizados por los “chasquis”, transmisores de los mensajes del Inca a lo largo del imperio.

⁵ Los senderos constituyen la base de las redes de tráfico, sin embargo, tal como señala Berenguer (2004: 319), “solo son una parte de la infraestructura de tráfico que incluye paraderos o lugares de descanso, los puntos de articulación de las unidades sociales asentadas a lo largo de los valles”.

⁶ Criado (1999: 5) define el concepto de *paisaje* como un “producto sociocultural creado por la objetivación, sobre el medio y en términos espaciales, de la acción social tanto de carácter material como imaginario”. Por su parte, Nogué y San Eugenio Vela (2011: 27) señalan que el paisaje es más que todo una manera de ver, es un complejo sistema de signos y símbolos que requiere, para entenderlo, comprender a su vez las representaciones no como imágenes estáticas, “sino como imágenes constitutivas de sus significaciones”. De esta manera, los autores señalan que el paisaje puede ser leído como lo percibió el arriero andino.

⁷ Desde la cima de los cerros de pampa de Chapicollo y los altos de Socoroma donde se desplaza la Ruta Longitudinal Precordillerana, se observan hacia el oriente los nevados del Taapaca y Tacora. Dichos nevados, además de simbolizar los antepasados míticos de las comunidades de pastores Carangas, constituyen elementos ordenadores del paisaje alto andino.

⁸ Luis Briones 2004, comunicación personal.

⁹ La importancia de los caminos vistos a través del registro etnográfico en los valles precordilleranos de Arica es

presentada por García (2015: 6) al señalar que “el fenómeno social de la movilidad encierra un proceso complejo donde convergen simultáneamente una serie de intereses y prácticas sociales más allá de la complementariedad ecológica y el intercambio de objetos”.

¹⁰ Para tiempos históricos, diversas investigaciones señalan al valle de Codpa, y especialmente al pueblo del mismo nombre, como un importante centro de intercambio de la producción frutícola del valle con otros productos provenientes del altiplano (Keller 1946; Hidalgo 1978).

¹¹ Jemio (2009), al analizar los relatos de montaña del pueblo de Sajama y del pueblo de San José de Cala, señala la importancia de los nevados como entes protectores de dichas comunidades.

¹² Los fechados TL obtenidos de muestras de cerámicas de los tambos Pisarata, Tacora y Chungara arrojan fechas que van desde los 1535 DC a los 1695 DC (Muñoz & Chacama 2006: 364).

¹³ Lima (2002-2005, 2008) al discutir las estrategias de control político de los inkas con los grupos locales del sur del lago Poopó, plantea distintas formas de operar entre ellas relaciones de alianza, así como el uso de la fuerza.

¹⁴ Los criterios para definir estas estructuras están dados por Muñoz y Chacama (2006) a partir de los trabajos de Hyslop (1992).

RECONOCIMIENTOS Este artículo es resultado del proyecto FONDECYT 1130249 y UTA 3717-16. Se reconoce el apoyo del Convenio de Desempeño Universidad de Tarapacá-MINEDUC. Se agradece la colaboración del Sr. José Raúl Rocha por la confección de las figuras que ilustran el presente texto y de Octavio Lagos Flores por la revisión del manuscrito.

REFERENCIAS

- BERENGUER, J., 2004. *Caravanas, interacción y cambio en el desierto de Atacama*. Santiago: Sirawi.
- BERENGUER, J.; C. SANHUEZA, C. VITRY, P. OLAVARRÍA & A. TORRES, 2011. *QhapaqÑan. Las rutas del Inca en el norte de Chile*. Santiago: Subsecretaría de Desarrollo Regional y Administrativo-DIBAM-Consejo de Monumentos Nacionales.
- BOUYSSSE-CASSAGNE, T. & J. CHACAMA, 2012. Partición colonial del territorio, cultos funerarios y memoria ancestral en Carangas y precordillera de Arica (Siglos XVI-XVII). *Chungara* 44: 669-689. Arica.
- CAVAGNARO, L., 1988. *Materiales para la historia de Tacna*. Tomo 2, Dominación Hispánica. Tacna: Cooperativa.
- CHEVALLIER, R., 1972. *Las vías romanas*. París: Armand Colin.
- CHOQUE, C. & I. MUÑOZ, 2016. El Camino Real de la Plata. Circulación de mercancías e interacciones culturales en los valles y altos de Arica (siglos XVI al XVIII). *Historia* 49 (1): 57-86.
- CRIBADO-BOADO, F., 1999. Del terreno al espacio: planteamientos y perspectivas para la arqueología del Paisaje. *Capa 6, Grupo de investigación en arqueología del Paisaje*. Santiago de Compostela: Universidad de Santiago de Compostela. <<http://digital.csic.es/bitstream/10261/5698/1/CAPA6.pdf>> [Consultado 02-11-2017].
- DAUELSBERG, P., 1983. Investigaciones arqueológicas en la sierra de Arica, sector Belén. *Chungara* 11: 63-84.
- DUFFAIT, E., 2012. Vías prehispánicas y culto de los muertos en el norte chileno (Arica-Tarapacá) durante el Período Intermedio Tardío y el Horizonte Tardío (1000 AC-1532 DC) *Chungará* 4: 621-635.
- GEERTZ, C., 1973. *Visión del mundo y análisis de símbolos sagrados*. Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú.
- GISBERT, T., J. JEMIO & R. MONTERO, 1996. El señorío de los Carangas y los chulpares del río Lauca. *Revista de la Academia Nacional de Ciencias de Bolivia* 70: 2-66. La Paz.
- GARCÍA, M., 2015. *Movilidad y territorio en la precordillera de Camarones*. Un estudio desde los caminos troperos. Tesis para optar al grado de Magíster en Antropología, Departamento de Antropología, Universidad de Tarapacá.
- GORDILLO, J. & M. LÓPEZ, 1987 Ms. Evidencias Tiwanaku en los valles del Caplina, Sama y Locumba. Un análisis preliminar.
- HIDALGO, J., 1978. *Revisita de los Altos de Arica efectuada por el oficial real don Joaquín de Cárdenas el año 1750*. Arica: Universidad Católica del Norte, Departamento de Arqueología.
- HYSLOP, J., 1992. *Qhapaqñan. El sistema vial incaico*. Lima: Instituto Andino de Estudios Arqueológicos.
- JEMIO, L., 2009. *Relatos de montaña como articuladores del pensamiento del pueblo de Sajama y del pueblo de San José de Cala del Departamento de Oruro*. La Paz: Instituto de Estudios Bolivianos-Universidad Mayor de San Agustín.
- KELLER, C., 1946. *El Departamento de Arica*. Santiago: Zig-Zag.
- LIMA, M., 2008. Interculturalidad como estrategia de control político: la relación de los inkas con los grupos locales del sur del lago Poopó. En *Arqueología de las tierras altas, valles interandinos y tierras bajas de Bolivia*. Memorias del I Congreso de Arqueología Boliviana. C. Rivera, Ed., pp. 131-144.
- LIMA, M., 2002-2005. ¿Por la alianza o por la fuerza? Establecimiento del Incario al sur del lago Poopó. La relación del imperio con las poblaciones locales. *Xama* 15-18: 161-175.
- MICHEL, M., 2000. *El señorío prehispánico de los Carangas*. Tesis para obtener el grado de Diplomada Superior en Derecho de los Pueblos Indígenas, Universidad de la Cordillera, La Paz.
- MUÑOZ, I. & L. BRIONES, 1996. Poblados, rutas y arte rupestre precolombinos de Arica: descripción y análisis de sistema de organización. *Chungara* 28: 47-84.
- MUÑOZ, I. & J. CHACAMA, 2006. *Complejidad social en las alturas de Arica. Territorio, etnicidad y vinculación con el Estado Inca*. Arica: Universidad de Tarapacá.
- MUÑOZ, I. & C. CHOQUE, 2013. Interacción y cambio social: un relato arqueológico e histórico sobre las poblaciones

- que habitaron los valles precordilleranos de Arica durante los siglos X al XVII DC *Historia* 46 (II): 421-441.
- MUÑOZ, I., J. CHACAMA & G. ESPINOSA, 1987b. El poblamiento prehispánico tardío en el valle de Codpa. Una aproximación a la historia regional. *Chungara* 19: 7-70.
- MUÑOZ, I.; J. CHACAMA, G. ESPINOSA & L. BRIONES, 1987a. La ocupación prehispánica tardía en Zapahuira y su vinculación a la organización social y económica inca. *Chungara* 18: 67-90.
- MUÑOZ, I., M. SANTOS & J. ROCHA, 2015 Ms. El Inca a los pies de los payachatas: descripción del sistema constructivo, ocupación del espacio y alfarería en el poblado Pueblo Viejo de Parinacota, extremo norte de Chile. *Xama* (aceptado).
- NOGUÉ, J. & J. DE SAN EUGENIO, 2011. La dimensión comunicativa del paisaje. Una propuesta teórica y aplicada. *Revista de Geografía Norte Grande* 49: 25-43.
- SANHUEZA, J., 1978. Prospección y evaluación de sitios arqueológicos en Isluga, altiplano de la I Región Chile. Informe de Dirección de Investigación, Universidad del Norte.
- SANHUEZA, C., 2004. Medir, amojonar, repartir: territorialidades y prácticas demarcatorias en el camino incaico de Atacama (II Región, Chile). *Chungara* 36 (2): 483-494.
- SANTORO, C., 1983. Camino del Inca en la sierra de Arica. *Chungara* 10: 47-56.
- SANTORO, C. & I. MUÑOZ, 1981. Patrón habitacional incaico en el área de Pampa Alto Ramírez. *Chungara* 7: 144-171.
- SANTORO C., J. HIDALGO & A. OSORIO, 1987. El Estado Inca y los grupos étnicos en el sistema de riego de Socoroma. *Chungara* 19: 71-92.
- SANTORO, C.; A. ROMERO, V. STANDEN & A. TORRES, 2004. Continuidad y cambio en las comunidades locales, períodos Intermedio Tardío y Tardío, Valles Occidentales del Área Centro Sur Andina. *Chungara* 36 (1): 235-247.
- SEJAS, A., 2010. *Cambios en las redes de interacción de las poblaciones en el sitio Tambo Viejo durante el Período Tardío: una visión a través de la cerámica de Oruro, Bolivia*. Memoria para optar al Título de Arqueóloga, Facultad de Ciencias Sociales, Departamento de Antropología, Universidad de Chile.
- TURNER, V., 1971. *Simbolismo y ritual*. Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú.
- URIBE, M., L. ADÁN & C. AGÜERO, 2002. El dominio del Inka, identidad local y complejidad social en las tierras altas del desierto de Atacama, norte grande de Chile (1450-1541 DC). *Boletín de Arqueología PUCP*: 301-336.
- WALLACE, D., 1991. The Chincha roads: economics and symbolism. En *Ancient roads networks and settlement hierarchies in the new World*, Ch. Trombold, Ed., pp. 253-263. Nueva York: Cambridge University Press.