

TRAFICO DE CARAVANAS EN EL SUR DE BOLIVIA: OBSERVACIONES ETNOGRAFICAS E IMPLICANCIAS ARQUEOLOGICAS

Axel E. Nielsen (*)

RESUMEN

El presente trabajo describe las redes de intercambio en que participan actualmente los pastores de Sud LÍpez (Departamento Potosí, Bolivia), poniendo énfasis en los viajes a larga distancia con tropas de llamas su expresión material. Sobre esta base, se analizan los principios que gobiernan la localización, contenido y organización espacial interna de la base residencial del arriero, la ruta, los campamentos, los sitios rituales y los asentamientos donde se efectúa el intercambio. Luego de considerar las condiciones limitantes para la proyección de estas observaciones, se proponen referentes arqueológicos de diversos aspectos del tráfico de caravanas.

ABSTRACT

This paper describes exchange networks in which pastoralists from Sud LÍpez (Department of Potosí, Bolivia) currently engage, emphasizing long-distance journeys with llama trains and their material expression. On this basis, the principles that govern the location, content, and spatial organization of the drover's residential base, route, camps, ritual sites and exchange sites are discussed. After considering the boundary conditions for projecting these observations, archaeological referents of various aspects of caravan trade are proposed.

(*) CONICET - Instituto Interdisciplinario Tilcara.

INTRODUCCION

El acceso regular de las poblaciones prehispánicas centro-sur andinas a materias primas y manufacturas procedentes de diversas ecozonas, está demostrado por innumerables evidencias directas e indirectas, recuperadas tanto en contextos funerarios como domésticos. Aún cuando tales evidencias han sido conocidas desde hace casi un siglo, recién en las últimas dos o tres décadas los arqueólogos han comenzado a reflexionar sistemáticamente sobre las conductas involucradas en estos desplazamientos de bienes y su organización, sus variaciones espacio-temporales y sus implicancias para la comprensión de los procesos sociales, económicos y culturales ocurridos en el área.

Un factor decisivo en este cambio de perspectiva ha sido la formulación, de los diversos modelos de "complementariedad interecológica." Estos modelos, formulados en base a datos etnográficos y etnohistóricos, capturan algunas formas en que las poblaciones andinas, principalmente las ubicadas en tierras altas, accedieron a recursos de múltiples ecozonas, como adaptación a la diversidad extrema del paisaje. Entre ellos cabe destacar el *archipiélago* o de control vertical de un máximo de pisos ecológicos (Condarco 1971; Murra 1972), la *economía étnica* (Harris 1982), el *modo altiplánico* (Browman 1981, 1984) y la *movilidad giratoria* (Núñez y Dillehay 1995 [1979]). Los modelos de complementariedad han sido de enorme utilidad para la arqueología andina y continuarán siéndolo, en la medida que sus posibilidades para entender la dinámica socio-territorial prehispánica, apenas han sido desarrolladas.

Un aspecto central para el aprovechamiento de todo el potencial interpretativo que encierran estas propuestas para el pasado prehispánico, es la determinación de referentes arqueológicos claros y específicos de cada uno de ellos, sus variantes y variables intervinientes. Sólo así es posible determinar su aplicabilidad a casos concretos, o detectar situaciones que no responden a ninguno de ellos, identificando en tal caso qué aspecto particular de cada modelo no se ajusta a la realidad.

Durante los últimos años se han efectuado importantes avances en este sentido. Por ejemplo, el tráfico de caravanas a larga distancia, componente central tanto del modo altiplánico como de la movilidad giratoria, ha sido vinculado convincentemente a ciertas manifestaciones del arte rupestre (Núñez 1985; Yacobaccio 1979), a geoglifos (Núñez 1976) y a estructuras de "muros y cajas" en el desierto chileno (Berenguer 1994; Sinclair 1994). La etnoarqueología ofrece una posibilidad de realizar aportes significativos a este problema, a través del estudio de algunas de las conductas implicadas en los modelos de complementariedad y sus referentes materiales.

Partiendo de la consideración de un caso actual, el presente trabajo discute algunos principios que rigen la organización de los viajes de caravanas a larga distancia y su posible expresión en el registro arqueológico. El artículo consta de tres partes. En la primera, de carácter etnográfico, se caracteriza brevemente la comunidad de Cerrillos (Provincia Sud Lípez, Departamento Potosí, República de Bolivia) y la red de intercambio en que participan sus miembros, tratando con especial detalle los viajes con caravanas de llamas a los valles orientales. Sobre esta base, la segunda parte se ocupa específicamente de los referentes materiales del caravaneo, discutiendo cada uno de los lugares utilizados en el viaje, su configuración espacial y contenido. La última sección parte de considerar aspectos metodológicos concernientes al uso de información actualística en arqueología, para luego proponer algunas implicancias del caso para la identificación arqueológica del tráfico de caravanas en los Andes Centro-Sur.

EL TRAFICO DE CARAVANAS EN CERRILLOS¹

El Intercambio en la Economía de la Comunidad

La comunidad de Cerrillos (Figura 1) comprende unas 38-40 unidades domésticas (alrededor de 170 personas), formadas en su mayoría (75 %) por familias nucleares. La población es quechua

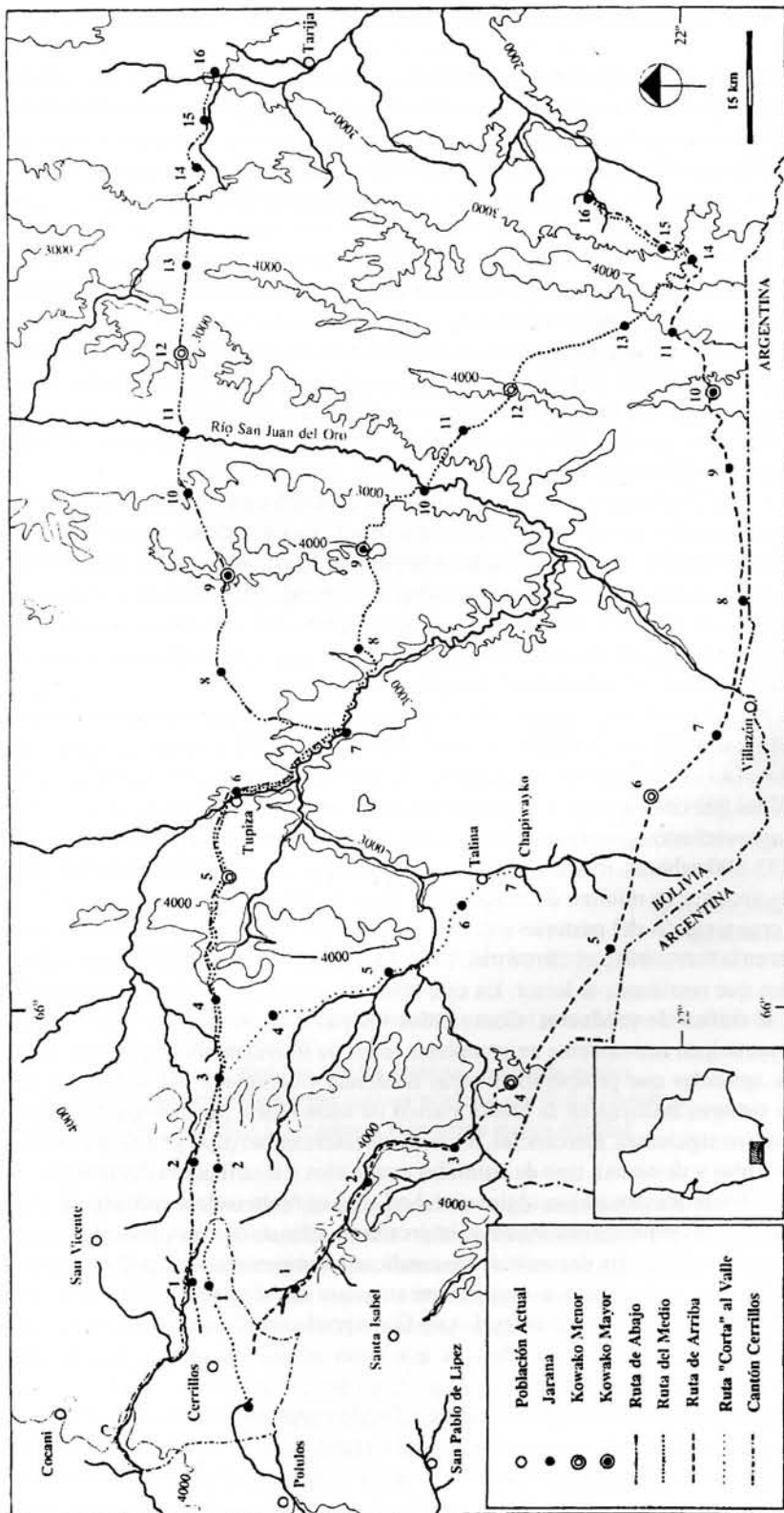


Figura 1: Principales rutas de caravanas desde Cerrillos a los valles (ver Tabla 3).

hablante, aunque casi todos los hombres y alrededor de la mitad de las mujeres, hablan también castellano.

Como sucede en varias de las comunidades de las Provincias Sud y Nor Lízep (p.ej., San Pablo, Polulos, San Antonio, Cieneguillas, Cocani), los pobladores de Cerrillos viven casi exclusivamente de sus rebaños de llamas, ovejas, cabras y burros. Las bajas temperaturas (media anual 6°C [Rojas 1991]) debidas a la altitud (3900-4660 m), junto a la escasez y variación extrema de las precipitaciones (200 mm anuales), tornan impracticable la agricultura.

La economía pastoril determina densidades demográficas bajas (0,23 hab/km² para Sud Lízep en 1984 según el Instituto Nacional de Estadística) y un patrón residencial disperso, que facilita a cada unidad doméstica, un acceso directo y regular a las pasturas. Cada unidad doméstica posee una casa donde reside durante la mayor parte del año, usufructuando los pastos circundantes. La mayoría de ellas cuenta, además, con un puesto o estancia (a veces más de una), a donde se suelen trasladar con los rebaños a fines del verano, permitiendo que se regeneren las praderas en los alrededores de las casas. El único asentamiento conglomerado o pueblo en el cantón fue fundado hace menos de tres décadas, al establecerse la escuela; lo ocupan regularmente sólo dos unidades domésticas y niños en edad escolar.²

La unidad doméstica constituye el eje de la economía en Cerrillos. Todos sus miembros mayores de ocho años trabajan, ayudando a arrear las tropas o juntando leña o agua. A partir de los 12, asumen cabalmente responsabilidades económicas (p.ej., pastoreo del rebaño). Ambos sexos se desempeñan en casi todas las tareas vinculadas a la producción pastoril, en tanto que el tráfico con caravanas de llamas o burros es fundamentalmente una actividad masculina. Durante las prolongadas ausencias de los hombres a causa de estos viajes, las mujeres con la ayuda de niños y ancianos se ocupan de todas las actividades productivas.

Las llamas son el recurso más valioso para los pastores, constituyendo alrededor de un 60% del ganado existente en Cerrillos en 1993. Ellas proporcionan carne y sangre, lana, cuero, combustible (*takia*), sebo y un importante medio para el transporte de mercancías. Les siguen las ovejas (de las que obtienen carne y lana), las cabras (carne y leche) y, por último, los burros, que son sólo aprovechados como animales de carga. Existe una amplia variación en el tamaño de los rebaños (35-800 cabezas, media 163,5). Se considera que una unidad doméstica de cuatro o cinco miembros necesita un mínimo de alrededor de un centenar de llamas para subsistir.

La organización del pastoreo en Cerrillos presenta numerosas similitudes con otros casos descriptos en la literatura (p.ej., Browman 1974; Flores Ochoa 1968, 1983; Palacios 1988; Webster 1973) a los que remitimos al lector. En este contexto, interesan fundamentalmente los aspectos referidos al tráfico de productos. Como todos los pastores (Khazanov 1984), los llameros de Cerrillos participan activamente en complejas redes de intercambio, que les permiten acceder a productos agrícolas que prosperan en otras ecozonas y completar así su base de subsistencia. Múltiples factores influyen en la conformación de estas redes. A continuación consideraremos brevemente los siguientes: mercancías, términos de intercambio (tipo y tasas de cambio), circuitos de tráfico (rutas y destinos), tipo de animales empleados y distribución del tiempo.

Todos los productos que se obtienen del rebaño, en bruto o elaborados (p.ej., *charki*, sogas, tejidos), son potencialmente destinados al intercambio, además de servir para el consumo familiar. Su uso efectivo con este fin depende de las condiciones imperantes en los distintos mercados. Lo mismo cabe afirmar respecto a otros elementos que se obtienen en la zona (p.ej., hierbas medicinales, oro) o en áreas vecinas (p.ej., sal). Otros productos en cambio, como los huesos, recién han cobrado valor en los últimos años, en que están siendo comprados para la fabricación de fertilizantes.

Se realizan transacciones de diverso tipo. Pueden implicar el trueque directo de un derivado animal por los productos deseados (p.ej., *sogas* x fruta), incluir un tercer artículo (*charki* x sal x maíz), dinero (p.ej., carne x dinero x coca), o ambas cosas (p.ej., lana x dinero x sal x maíz). Los pastores también pueden vender su fuerza de trabajo, por ejemplo, sirviendo temporariamente

como *braceros* en el valle y obteniendo a cambio dinero o productos agrícolas, los que pueden ser consumidos o ingresar a su vez en cualquiera de las operaciones antedichas.

El mantenimiento de la red de tráfico supone un elaborado cronograma de viajes a diversos destinos (Tabla 1). Los principales puntos terminales son: (1) los salares de Uyuni y Patana; (2) el valle de Tarija; (3) los centros mineros del altiplano, como Santa Isabel, San Vicente, Candelaria y Chilcobija; (4) los valles de Tupiza o Talina y ocasionalmente los centros urbanos allí presentes; (5) ferias como Santa Catalina o la Manka Fiesta (Villazón).

Tabla 1: Principales circuitos de intercambio de los arrieros de Cerrillos

Destino	Epoca	Transporte	Duración ¹	Transacción
1. Salares (Uyuni, Patana)	marzo/abril	llamas/burros	15 días	(\$)dinero x sal; (*)carne/maíz x sal
2. Valles altos (Talina, Sococha)	abril/mayo	burros	7-15 días	(\$)prod. animales x fruta
3. Valles altos (Tupiza, Talina)	abril/mayo	-	7-30 días	(\$)trabajo x dinero (*)trabajo x maíz
4. Valles bajos (Tarija, Villamontes)	mayo/agosto	llamas	2-3 meses	(*)sal x maíz
5. Ferias (Santa Catalina)	25 noviembre	burros/llamas	7-10 días	(\$)lana x harina
6. Centros Mineros ² (San Vicente, Chilcobija)	oct/marzo	burros	4-7 días	(\$)carne x coca, alcohol,lana roja,etc.
7. Cerrillos	todo el año ³	(camión) ⁴	-	(\$)carne x dinero
8. Ciudades (Tupiza)	todo el año	burros	10-15 días	(\$)dinero x prod. de almacén
9. Cerrillos	marzo/mayo	(bicicleta)	-	(\$)cueros, <i>sullis</i> ,dinero x vajilla, ropa.

Notas: ¹ duración de viajes ida y vuelta.

² se realizan en cualquier época pero se intensifican durante el verano para obtener bienes rituales para las ceremonias de día de los muertos, khillpa, etc.

³ más frecuentes durante el verano y otoño en que los animales están más gordos.

⁴ en paréntesis medio de transporte utilizado por quienes acuden a cerrillos a comerciar.

(\$) compra/venta por precios variables; (*) trueque a tasas más o menos estables.

Burros y llamas son los medios de transporte de carga empleados en estos viajes. Los primeros llevan bultos más pesados, caminan más rápido y hacen jornadas más largas, por lo que son preferidos para viajes cortos y rápidos. Las llamas se consideran más resistentes para viajes largos, como las travesías de dos o tres meses a los valles orientales. Con excepción de dos motocicletas recientemente adquiridas por ex-mineros, ningún miembro de la comunidad posee vehículos motorizados.

A veces, el comercio se realiza con individuos que acuden al propio cantón, especialmente a partir de la construcción de vías carreteras en los últimos años. Entre ellos cabe mencionar los camioneros que recorren los Lípez comprando carne y huesos o vendiendo sal, los *cambalacheros* que vienen desde Oruro en bicicleta a vender ropa y vajilla, y una cooperativa para el rescate de lana recientemente establecida en San Pablo. La Tabla 1 resume los principales circuitos de

intercambio, época y lugar en que tienen lugar, distancias recorridas, productos involucrados y modo de transporte empleado.

Los términos que se manejan en estas transacciones también varían. Así, por ejemplo, la adquisición de coca y alcohol en las minas, de frutas y productos de almacén en Tupiza o de harina de trigo en la feria de Santa Catalina involucran dinero. Aunque este no esté presente físicamente en la operación (la que puede incluir simultáneamente venta de carne y compra de alcohol, por ejemplo), existe como un precio de referencia que experimenta fuertes variaciones de acuerdo a factores que los pastores no controlan ni pueden, con frecuencia, predecir. El trueque en el valle, en cambio, opera en base a equivalencias (principalmente de peso o volumen) que si bien no son totalmente fijas, son mucho más estables que los precios (cf. Browman 1995). A veces incluyen, además, compromisos sociales entre el llamero y el agricultor (como la figura del *casero* descripta más adelante) que permiten contrarrestar eventuales fluctuaciones en los términos de intercambio.

En cuanto al uso del tiempo, existe un calendario básico de intercambios que permite conciliar los ciclos de actividad pastoril en el cantón con las demandas de mano de obra fuera del altiplano, la oferta de productos en el valle y el cronograma de ferias. Este calendario, sin embargo, ofrece múltiples alternativas que son constantemente evaluadas por los pastores al diseñar su estrategias de subsistencia. Así, por ejemplo, en lugar de viajar a Uyuni a buscar sal, pueden optar por comprarla con dinero y emplearse durante este tiempo como braceros para las cosechas en el valle; o en vez de un largo viaje con llamas a Tarija, tal vez convenga hacer dos viajes cortos con burros a Chipiwayko, dependiendo de las tasas de cambio imperantes.

La reproducción del modo de vida pastoril altoandino supone complejos procesos de decisión en los que todas estas variables (productos, destinos, épocas, tasas de cambio, medios de transporte, oportunidades de empleo, etc.) deben ser manejadas estratégicamente, a corto, mediano y largo plazo, para satisfacer las necesidades materiales y culturales del grupo (cf. Love 1988). No es sorprendente, entonces, que las conversaciones entre pastores y con personas extrañas giren insistentemente en torno a precios, oportunidades de empleo en la Argentina, el estado del clima y de las cosechas en el valle, o la llegada anticipada de un vehículo a la zona, todas ellas piezas de información valiosas para diseñar una estrategia económica apropiada. Contra el estereotipo difundido entre los agricultores de valle, la sociedad pastoril no es rígida, tradicionalista ni aislada, sino flexible, pragmática e intensamente vinculada a un extenso ámbito social y territorial.

Durante el desarrollo de este estudio testimoniamos claros ejemplos de este dinamismo. Al iniciar el trabajo en 1991, muchos comunarios habían emigrado a trabajar en centros mineros, pocos viajaban ya con llamas al valle, los que habían ido a Santa Catalina, desilusionados por la drástica caída en los precios de la lana, concluían que no valía la pena seguir yendo a las ferias. La carne de llama no tenía cabida en los mercados urbanos, por lo que sólo se destinaba al autoconsumo o se vendía en las minas o zonas rurales tres veces más barata que el cordero. Muchos pastores pensaban reducir la población de llamas y dedicarse fundamentalmente a la cría de ovejas. Todo parecía indicar que la vida tradicional del llamero estaba en vías de extinción.

En 1994, sin embargo, con la privatización de las minas de COMIBOL (Corporación Minera Boliviana), varios comunarios retornaron a su tierra. Algunos reanudaron los viajes de caravanas al valle, a veces siguiendo rutas que habían aprendido más de una década atrás, cuando sirvieran como ayudantes de arrieros durante su adolescencia. En 1994-95, en respuesta a una ligera recuperación del precio de la lana en Argentina, miembros de un tercio de las unidades domésticas de Cerrillos volvieron a Santa Catalina, tras dos años de ausencia. A partir de 1993-94, la carne de llama ganó amplia aceptación, cuadruplicándose su precio, superando inclusive al cordero. En 1995, camiones pertenecientes a carniceros de Tupiza circulaban una o dos veces a la semana por caminos donde dos años antes no circulaba vehículo alguno por meses. Durante los viajes al valle de 1995, los agricultores se reusaban a *tomar sal* si los llameros no vendían además carne. Algunos arrieros cambiaron de destino para evitar a sus "caseros," sabiendo que se verían obligados a cambiarles carne en los términos tradicionales, muy inferiores a los precios del mercado.

Quizás lo fundamental en la vida del arriero, particularmente cuando carece de acceso directo a la agricultura, no sea mantener una u otra práctica en particular (p.ej., los viajes al valle), sino poseer una amplia gama de posibilidades de articulación con otros grupos y la flexibilidad necesaria para manipularlas estratégicamente de acuerdo a las fluctuaciones que percibe en las condiciones del entorno.

Viajes de Caravanas a los Valles Orientales

Los viajes con tropas de llamas cargadas de sal a los lejanos valles orientales en busca de maíz se encuentran entre los eventos más importantes en la vida de los arrieros, quienes se refieren a éste como *el viaje*. Se trata de la travesía más dura que emprenden y la que les permite obtener el grueso de los productos necesarios para complementar su subsistencia. Su importancia parece haber sido mayor aún en el pasado, cuando existían menos alternativas de intercambio o empleo y los abuelos partían al valle todos los años, sin excepción. Circuitos similares son descriptos en testimonios del siglo XIX (Platt 1987:515-519). Dadas sus características (uso de llamas, intercambio por trueque a valores más estables, distancias recorridas), los viajes a los valles son los que mayores similitudes tendrían con el tráfico de caravanas prehispánico en general. Su estudio podría, entonces, ofrecer impresiones relevantes para entender las características de esta actividad en el pasado y su posible expresión en el registro arqueológico.

Los datos discutidos en las próximas secciones fueron obtenidos mediante: (1) entrevistas con la mayoría de los arrieros de Cerrillos y algunos pertenecientes a otras comunidades de Nor y Sud Lípez; (2) observación participante en un viaje desde el altiplano al valle de Tarija durante 20 días en junio de 1995 y (3) prospecciones intensivas a lo largo de numerosas rutas habituales entre el altiplano y los valles de Tupiza y Talina y en el sector occidental de Lípez. Viajes similares han sido anteriormente descriptos en la literatura, para otras comunidades del altiplano boliviano (Lecoq 1987; Molina Rivero 1987; West 1981) y para los Andes Peruanos (Custred 1974; Flores Ochoa 1968). Los viajes de los llamereros de Lípez presentan muchas semejanzas con aquellos, pero también importantes diferencias que permiten enfatizar la variabilidad inherente a este tipo de actividad.

Los Integrantes de la Caravana

La mayoría de los arrieros viaja a Tarija con llamas. Los burros se emplean sólo para trayectos más cortos, por ejemplo para buscar la sal o cuando se va hasta los valles altos más próximos, como Tupiza o Chipiwayco. Las razones de esta preferencia no están claras; algunos afirman que la llama es más resistente en viajes largos que el burro, otros lo atribuyen al elevado costo de estos últimos o de sus aperos (la llama no los necesita) o a su mayor demanda de forraje (cf. West 1981:63). No hemos observado tropas mixtas como las que reportan otros autores (West 1981).

Viajan sólo machos capones de dos a ocho años, ya que se los considera más fuertes y mansos. A veces los acompañan *maltones* de poco más de un año para que vayan aprendiendo la ruta y los hábitos de la travesía, pero no se los carga, o se les pone un bulto pequeño sólo para acostumbrarlos.

El número de animales en la tropa varía entre un mínimo, vinculado a las necesidades de productos del valle que tiene la unidad doméstica, y un máximo determinado por las dificultades de arrear una tropa demasiado grande. En la actualidad, con una dieta relativamente diversificada por el empleo de productos de almacén, una familia de 4-5 miembros consume entre 15 y 20 cargas de maíz por año (cada carga = 34,5 kg); en "la época de los abuelos" hacían falta 40-50 cargas, ya que se comía "puro maíz." Se estima que no vale la pena viajar tanto si no se llevan por lo menos 15-20 cargeros; si no se puede reunir este número, es preferible realizar varios viajes cortos (p.ej., a Tupiza). En cuanto al máximo, consideran imposible arrear más de 100-120 animales juntos (ver

infra); en palabras de un informante, “es muy difícil hacerles emparejar el paso,” además no habría espacio suficiente en los lugares para acampar o *jaranas*.³ Al presentárseles la posibilidad hipotética de contar con más animales (con los beneficios que esto implicaría), la respuesta es, invariablemente, que formarían varias tropas separadas, contratando otros tantos arrieros para conducir las si esto fuera necesario.

Cuando un individuo no cuenta con suficientes animales puede tomarlos “al partir” de otros, pastores ricos o que se encuentran imposibilitados de viajar por la edad o alguna enfermedad. En estos casos, se aprovecha la mitad de la capacidad de carga de los animales tomados, asumiendo la responsabilidad de llevar y negociar mercancías del dueño con la otra mitad. Los pastores ricos obtienen así gran cantidad de productos de valle, que luego pueden vender a otros comunarios a precios convenientes, funcionando así esta práctica como un mecanismo de acumulación. En 1995 en Cerrillos, viajaron 14 comunarios, cinco sacaron y seis dieron “al partir.”

Habitualmente van dos o tres hombres por caravana. Aún cuando afirman que “los abuelos” viajaban solos hasta con 70-80 animales, muchas tareas se tornan extremadamente difíciles si no se cuenta con un mínimo de dos personas, p.ej., mantener la tropa reunida mientras se carga o descarga, o sujetar los animales mientras se les curan las patas. Más de tres o cuatro individuos no sería conveniente ya que, manteniendo constante el número máximo de animales, no habría suficientes cargueros para cada uno de ellos.

Cada uno de los integrantes del grupo tiene roles bien definidos. El arriero, un hombre adulto dueño o responsable de los animales, se ocupa de cargar y descargar, decide la ruta y lugares donde *jarar*, dirige las transacciones. El ayudante, un pastor pobre que no cuenta con suficientes animales propios, un hijo o la esposa del arriero (o el antropólogo), se ocupan de juntar y mantener reunida la tropa durante la carga o descarga, ordenar y contar las sogas al final de la jornada, o aprovisionar la *jara* con agua y leña y pastorear las llamas mientras el arriero parte a *cambalachear*. Cuando el ayudante no es un integrante de la unidad doméstica, se le retribuye con maíz o fletándole algunos cargueros (cuatro a diez según el tamaño de la tropa) para que lleve sus mercancías. Cuando no cuentan con ayudante, dos o tres arrieros pueden juntar sus animales y ayudarse mutuamente en el trayecto.

Los hombres empiezan a viajar como ayudantes alrededor de los 12 años (cf. West 1981:66), edad a la que tanto hombres como mujeres asumen cabal responsabilidad en las actividades productivas de la unidad doméstica. Durante tales travesías aprenden los secretos de la arriería, las rutas y *jaranas*, y entablan amistad con los “caseros” de sus padres o tíos en el valle, relación que idealmente mantendrán en su vida adulta. En este sentido, los viajes constituyen una iniciación para los jóvenes, aunque no hemos registrado la existencia de prácticas rituales específicas asociadas a las primeras travesías como contextos de iniciación.

En mi caso, acompañé a dos arrieros. Para Ignacio (33) era el quinto viaje y el segundo desde su regreso a Cerrillos tras diez años de trabajar en la ciudad y diversos centros mineros. Eleodoro (58), en cambio, había viajado 43 veces, faltando sólo en una oportunidad desde los 13 años en que iniciara su actividad de arriero. Integraban la tropa 74 llamas, 29 de Eleodoro, 30 de Ignacio y 15 de su padre, quien con 72 años decidió en esa oportunidad dejar de viajar. Estas últimas eran, sin embargo, responsabilidad de Eleodoro, quien las llevaba “al partir.” Llevamos también un perro y obtuvimos un cachorro a cambio de un puñado de sal poco antes de llegar a Tupiza.

Preparación de la Carga

Los preparativos para el viaje se inician al final del verano, con la recolección de paja para envolver los panes de sal, evitando así que dañen el lomo de las llamas.

La sal, principal mercancía transportada, proviene de la comunidad de Colchani, en la margen sudoriental del Salar de Uyuni, o del pequeño Salar de Patana, al oeste de la localidad de San Juan. Esta última es la preferida por la gente del valle, debido a su pureza. Su obtención demanda un viaje

de 10-15 días con llamas o burros, que se realiza después de Pascua, cuando cesan las lluvias. La sal se compra con dinero o se cambia por carne o maíz (Tabla 2). En los últimos años, muchos prefieren comprarla a los camioneros, pagando un poco más, pero evitándose este viaje que consideran extremadamente penoso, dada la ausencia de pasto y agua en partes significativas de la ruta (p.ej., entre San Cristóbal y San Juan).

Tabla 2: Ejemplos de tasas de cambio en operaciones de trueque (1991-95)

Lugar	Producto	=	Producto
Colchani	1 arr maíz o haba		10 cargas sal
	1 llama en pie		150 cargas sal
Tupiza	1 arr papa		1 arr maíz
Iscayachi	2 arr sal		2,5-3 arr papa
Rejara	1 arr sal		1 arr oca o papa
Tarija	2 arr sal		2,5 arr maíz
"	1 <i>chimpu khollpa</i>		1 <i>chimpu</i> maíz
"	1 kg sebo		1 arr maíz
"	1 kg <i>charki</i>		1 arr maíz
"	1 cuero llama		1 arr maíz
"	1 vellón lana		2 arr maíz
"	1 pantalón		6 arr maíz
Pajonal ²	2 arr sal		3 arr maíz
Valles gral.	1 pieza carne		1 arr maíz
"	1 soga		1 arr maíz

¹ Medida de volumen equivalente al contenido de unos 30 cm del costal.

² Al oriente de Tarija.

Cada pan de sal de Uyuni pesa una arroba (11,5 kg) y de Patana una arroba y media o más, ya que se utiliza allí un molde diferente (*vallimolde*). A éstos últimos se los rebaja antes de salir para el valle hasta que pesen una arroba cada uno. Dos panes, a los que se envuelve en paja y amarra con una cuerda llamada *lío*, conforman una carga (ca. 23 kg).

Además de la sal, se transportan otras mercancías que permiten aprovechar al máximo las oportunidades de intercambio (*cambalache*) que surgen en el trayecto, y que deben ser elaboradas o recolectadas durante el año. Entre ellas cabe mencionar:

1. Productos animales, como cueros, *charki*, sebo, grasa del vientre de la llama o *tujtuca* (apreciada como medicina y elemento ritual), fetos de llama o *sullis*, lana en bruto, costales, hondas (*warakas*), sogas y capones viejos (más de 8 años) para ser carneados.
2. Productos recolectados en el cantón o zonas vecinas, como plantas rituales o medicinales (*kowa*, *pupusa*, *chachacoma* y *chaquikanglla*), plantas silvestres comestibles (p.ej., *llullucha*) y *khollpa*, sales que se acumulan en los márgenes de ríos y ciénegos, muy apreciadas como jabón para lavar ropa y para el aseo personal.

Muchos de estos productos se llevan fraccionados (p.ej., en pequeños atados o *reales*) y a mano en el cargamento a fin de agilizar el *cambalache* a lo largo de la ruta.

También deben repararse, si es necesario, los costales (sacos para cargar el maíz) y los *animeros* o cencerros de los *delanteros*. Estos se montan sobre una elaborada pechera con flecos rojos y *chuspa*, para que el animal “vaya coqueando.” A menudo es preciso trenzar nuevas sogas, debiendo haber una por cada carga que se espera transportar.

Completan el equipaje las “maletas” del arriero, dos o tres bultos con algo de ropa, sus camas (cueros y mantas), equipo de cocina (ollas y vajilla de metal), bidones de plástico para recoger agua, elementos necesarios para los rituales del viaje y algunas provisiones prolijamente empacadas en bolsas y talegas tejidas. Estas comprenden maíz tostado, *pitu* (harina tostada de maíz o quinua), harina de trigo para *lagua*, algunos vegetales (zanahoria, cebolla, papa) y patas (metapodios y falanges) para enriquecer la sopa, azúcar, te y charki o carne. En este último caso, una pieza (p.ej., una extremidad completa, un costillar o el pecho de la llama) se considera más que suficiente para todo el viaje. No parece haber preferencia por una parte en especial; algunos dicen llevar las partes de mayor rinde (p.ej., cuartos traseros), otros el pecho para que “de fuerza al arriero,” otros declaran llevar lo que haya disponible.

Terminados los preparativos, se fija un día para partir, considerándose propicios los lunes, miércoles, jueves y sábado (lo mismo para el regreso). La partida tiene lugar en cualquier momento entre fines de mayo y mediados de junio, cuando las cosechas han concluido en el valle y el maíz ha secado, facilitando así su transporte. No conviene partir demasiado tarde, puesto que si han entrado ya muchas tropas, nadie querrá tomar más mercadería. Otras razones que se aducen para viajar en pleno invierno, cuando las temperaturas son más bajas, es la existencia de pastos malos (como la *hediondilla*) que brotan en la primavera y podrían intoxicar a la llama. Los viajes también servirían para aliviar un tanto la presión sobre las praderas en la época de mayor escasez, incorporando forrajes de otras ecozonas al ciclo pastoril.

En nuestro viaje llevamos 40 cargas de sal y 15 bultos adicionales con equipaje, costales vacíos y otras mercancías (cueros, sogas, *warakas*, *kowa*, hierbas medicinales y *tujtuca*). Ignacio había comprado sal de Uyuni, mientras que Eleodoro había viajado hasta Patana para llevar este producto más codiciado.

La Partida

Partimos desde la casa donde viven Ignacio, su familia y sus padres; Eleodoro y sus animales se nos unieron en la primer *jara*. Se sale desde la casa (no desde la estancia), donde se encuentran las despensas y donde se conserva el equipo ritual del caravanero.

Los preparativos se iniciaron al alba, cuando las mujeres comenzaron a cocinar para la “comilona” (asado, mote y lagua), mientras los hombres terminaban de preparar el equipaje. Después de comer en la cocina, prepararon el altar en la mesa de piedra que se encuentra en el patio, “a la derecha” del *cabildu* (sala ubicada al centro de la vivienda, de cara al naciente, ver Figura 2).⁴ Sobre un *awayo* dispusieron los objetos que representan la actividad del llamero (*animeros*, sogas, costales y flores de lana para las orejas de las llamas) y otros elementos infaltables en los rituales de los pastores, como *chuspas* con plumas de *parihuana* o flamenco, *llompaqa* (harina de maíz blanco), incienso, *kowa*, coca, alcohol y varios *yuros* con chicha de maíz especialmente elaborada para la ocasión, junto a sus *tutumas* o mitades de calabazas para beberla. Pusieron también allí las *kichiras* o *pintus*, que llevaríamos para las *costumbres* del viaje. Estas ofrendas, comunes en ceremonias pastoriles, consisten en una bolsa formada por el pericardio seco de una llama, rellena con pequeños cortes de diversas partes de su cuerpo (párpados, lengua, patas, lana, vísceras, etc.) y se preparan cada vez que se faena un animal.

Los hombres fueron a traer los capones y los arrearon hacia adentro del patio, cerrando el frente del mismo con varias cuerdas sostenidas por un poste y anudadas entre sí. Las mujeres comenzaron a *sahumar*, pidiendo protección para la casa, sus habitantes y para el arriero en su viaje. Recorrieron el patio y el perímetro de la casa en sentido contrario a las agujas del reloj (dirección

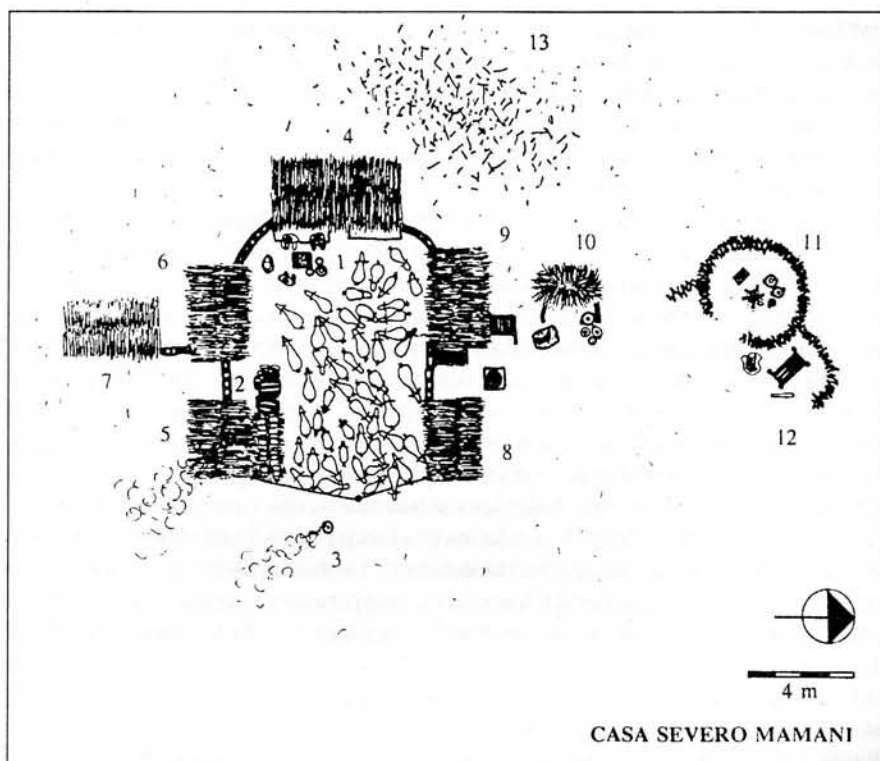


Figura 2: Casa de Severo Mamani durante la partida: (1) mesa ritual; (2) carga; (3) sahumerio; (4) *cabildu*; (5) cocina actualmente en uso; (6) despensa; (7) despensa/dormitorio de Ignacio y su familia; (8) antigua cocina (hoy despensa); (9) despensa; (10) *pauchi* (cocina ocasional); (11) *llantero* o cocina diurna; (12) parapeto con telar; (13) concentración de residuos.

seguida en todos los movimientos circulares asociados a rituales vinculados a la vida), sosteniendo un pedazo de olla con brasas, incienso y *kowa*, deteniéndose especialmente en la tropa y el equipaje apilado en el lado derecho del patio. Al concluir, depositaron el sahumerio frente a la casa.

Durante un rato permanecimos alrededor de la mesa bebiendo, dando a la tierra, a la mesa, a los espíritus de los cerros o *Mallkus* y rociando el rebaño y la carga antes de tomar. Al mismo tiempo *pijcheamos* (mascamos coca), cuidando de dar cada tanto algunas hojas (*sinkar*) a las *kichiras*. Ignacio invocó entonces la protección de San Rafael, el "arriero virgen," pastor invisible que acompaña al llamero en el viaje, ayudándole a arrear la tropa y acomodando las cargas cuando es necesario.

A continuación, *infloramos* las llamas, pasando lanas rojas por sus orejas con ayuda de agujas. Concluida esta operación, todos los presentes, por turno, *challaron* el equipaje y los *animeros* y comenzaron a cargar.

Al terminar, volvimos a la mesa a beber los últimos tragos. Los familiares de Ignacio lloraban y le deseaban una y otra vez suerte en el viaje. Luego retiraron la sogá que cerraba el patio y partimos.

Toda la familia nos acompañó, ayudando a arrear hasta la primer *jarana*. Desde allí volvieron a la casa antes de anochecer.

Las Rutas

Como lo señaláramos al comienzo, la elección del destino del viaje depende de numerosos

factores. Entre ellos, el estado de salud del arriero y de sus llamas, circunstancias que puedan demandar su presencia en el cantón o retorno anticipado (p.ej., una enfermedad o el desempeño de un cargo), las mercancías que lleva, los datos recogidos sobre la disponibilidad de productos y tasas de cambio en diferentes zonas y compromisos adquiridos con "caseros." Si bien cada arriero tiene uno o dos circuitos preferidos (con frecuencia los heredados de sus padres), es también común que experimenten con otras rutas y destinos.

Como lo muestra la Tabla 2, las tasas de cambio varían de un lugar a otro, siendo por lo general más favorables para el arriero a mayor distancia de su tierra y en lugares apartados de los caminos carreteros, donde no hay aún competencia de quienes manejan vehículos motorizados (p.ej., diversos rincones del valle de Tarija). Existen varias formas en que el llamero puede diseñar el circuito para lograr un beneficio similar. Así, por ejemplo, yendo por la ruta "de abajo" (ver Figura 1, Tabla 3), puede ir hasta la zona de San Lorenzo, más allá de Tarija, donde cambia dos arrobas de sal por dos y media de maíz. Pero si cuenta con menos tiempo o los animales están cansados, puede negociar dos arrobas de sal por dos y media de papas en Chacabuco y volver a Tupiza, donde cambia papa por maíz "peso a peso," obteniendo el mismo resultado.

Existen tres rutas claramente definidas y estructuradas que siguen los llameros de Cerrillos (Figura 1, Tabla 3). La ruta "de arriba" culmina en el sector sur del valle de Tarija. Es la más corta y favorable para los animales porque va "todo campo" (ambiente de puna), pero es fría, carece de leña en largos tramos y hay poca población en el camino para cambalachear y abastecerse. Por aquí viajan también arrieros de Zoniquera, San Antonio de López, San Pablo, Río San Pablo y Polulos.

La ruta "de abajo" se dirige al norte del valle de Tarija. Es más larga y atraviesa varias quebradas profundas, difíciles para transitar con llamas y peligrosas por la presencia de predadores; no obstante, es más caliente y hay gente todo el viaje para conseguir provisiones, por lo que muchos la prefieren. Utilizan también esta ruta caravanas de San Cristóbal, Cocani, Cieneguillas y Polulos.

Tabla 3: *Jaranas* en las principales tres rutas de caravanas de Sud López

RUTA DE ARRIBA		RUTA DEL MEDIO		RUTA DE ABAJO	
#	jarana observ	#	jarana observ	#	jarana observ
1	Mutucuruaj	1	Tres Cerrillos	1	Yuraj Khakha
2	Tapial	2	Cumbre	2	Cangllitayoj
3	Churqui	3	Awana Pampa	3	Awana Pampa
4	Cumbre	4	Pastos	4	Pastos
5	Pisco Uno	5	Sique Jara	5	Sique Jara
6	Tinuku	6	Tupiza	6	Tupiza
7	Lampaya	7	Chuquiago	7	Chuquiago
8	Yanalpapata	8	Supirapata	8	Tacachari
9	Asnatura Pampa	9	Yuraj Cruz	9	Machu Cruz
10	Tengoia	10	Libi Libi	10	Yuraj Cruz
11	Huayllajara	11	Churquis	11	Chayasa
12	Rejara	12	Pozuelos	12	Aguay Toro
13	Camacho	13	Chaquimayu	13	Chacabuco
		14	Pie'la cuesta	14	Pie'la cuesta
		15	Vuelta Grande	15	Calama
		16	Camacho	16	San Lorenzo

Observaciones: KM = *kowako* mayor; km = *kowako* menor; (km) = *kowako* menor en ruta, antes de la *jarana*; d = descansos.

En nuestro viaje, seguimos la ruta “del Medio,” similar a la de abajo hasta Tupiza, pero dobla al sur, uniéndose a la de arriba al ingresar al valle, cerca del límite con Argentina. Es el camino menos transitado, ya que “da harta vuelta.” Lo elegimos, sin embargo, porque era la ruta habitual del padre de Ignacio.

La duración total del viaje es de dos a tres meses; 18-25 días ida, 10-20 días de intercambio en el valle y descanso y 25-30 días para la vuelta, ya que, por lo general, los animales están cansados y regresan con mayor peso.

La Jornada

La actividad diaria comienza entre 4 y 5 a.m. en que se enciende el fuego y se comienza a cocinar. A fin de aprovechar al máximo las horas de luz, se espera haber desayunado y encontrarse en condiciones de iniciar la carga antes del amanecer. La comida consiste, casi invariablemente, por la mañana y por la noche, en una sopa espesa de harina (*lagua*) con *charki*, papa o *chuño*, y alguna otra verdura. Cada persona lleva sus propias provisiones y se prepara sus alimentos utilizando sus ollas, platos y cubiertos. Durante el desayuno se comentan los sueños, los que son frecuentemente interpretados en busca de presagios para la jornada.

Al clarear (6-7 a.m.), los animales, que suelen pasar la noche en los alrededores de la *jara*, son arreados al área de carga/descarga (Figura 3), donde se los sujeta apretadamente, pasando una cuerda detrás de las ancas y cuellos. Luego se los amarra por los cuellos en grupos de tres a cinco individuos para evitar que escapen.

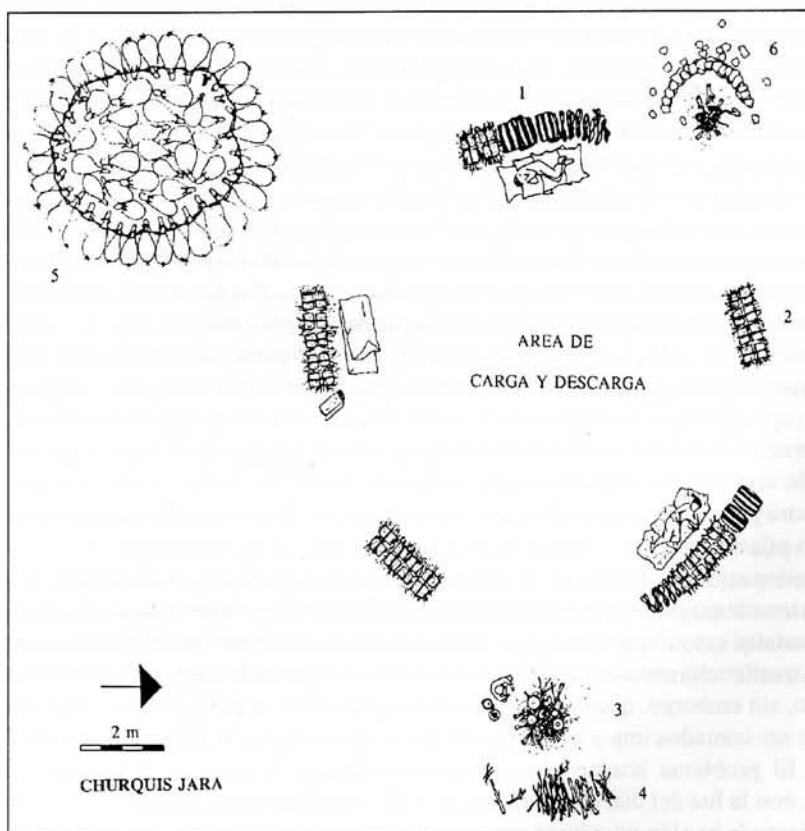


Figura 3: Ejemplo de *jara*: (1) parapeto formado por el equipaje del arriero (sal, costales, sogas); (2) pila de sal; (3) *fogonero*; (4) leña; (5) llamas amarradas a modo de corral; (6) parapeto con fogón anterior.

Si se ha observado que algunos animales renguean, se revisan sus patas, curándolas con una mezcla de grasa y sal y protegiéndolas con sandalias o *abarcas* confeccionadas en cuero y lana. Esta tarea se incorporó a la rutina diaria a partir de la sexta o séptima jornada.

A continuación, se carga la sal, los costales y las "maletas." Los bidones vacíos se "sobornan" (v.gr., se atan por encima de las cargas) y se cuelgan los *animeros*. Los animales son liberados a medida que se los carga. En nuestro caso (dos personas cargando casi 70 animales) esta operación demandaba habitualmente alrededor de una hora. Finalizada la carga, se inicia la marcha.

Lideran la tropa los *delanteros*, cuyos cencerros anuncian la llegada de la caravana. Este papel toca a los animales más atrevidos, que desde sus primeros viajes tienden a marchar al frente del grupo o toman la iniciativa al encontrar obstáculos a lo largo de la ruta. Los siguen los demás animales y, cerrando la marcha, los arrieros acompañados por sus perros.

El trato con las llamas suele tener las características de una relación con personas. Todos los animales tienen nombre propio, relacionado por lo general con el color y forma del vellón. Al arrearlas se dirigen a ellas con notable consideración, llamándolas "querido" o por su nombre, y pidiéndoles por favor que avancen.

Cuando se aproximan tramos difíciles del camino, tales como angostos, cruces de ríos, quebradas y bajadas en general, las llamas tienden a detenerse. La única forma de continuar avanzando es dividiéndolas en grupos menores que son arreados independientemente. Alternativamente, uno de los arrieros pasa a la delantera, concentrándose en hacer avanzar con rapidez a 10-12 animales, agilizando así la marcha, ya que el resto sigue a este grupo con mayor facilidad. Durante nuestro viaje, dado lo accidentado de la ruta, debimos emplear reiteradamente la primera táctica, dividiendo la tropa en tres grupos, particularmente en cuevas descendentes, al ingresar a ambientes de quebrada. La segunda táctica era preferida para apurar el paso en terreno llano.

Se avanza más rápidamente cuando hay senderos o caminos, pues al andar por campo abierto o lechos de ríos los animales tienden a dispersarse. Tampoco puede apurárseles demasiado; si se calientan de más, dicen, se les "cuaja la grasa," tras lo cual se echan y mueren. Cada jornada se camina durante seis a nueve horas, recorriendo de 15 a 25 kilómetros.

No se efectúan paradas durante la jornada. El único alimento que se consume durante el día es maíz tostado, por lo que se *pijchea* la mayor parte del tiempo para combatir el cansancio. Se recoge en el trayecto todo objeto que pueda tener alguna utilidad, como cordones, trozos de género, latas o cámaras de auto. A veces se aprovecha el tiempo de marcha para trenzar sogas, sin dejar de caminar. Dicen que una persona experimentada puede confeccionar una soga cada tres días.

Habitualmente, se arriba a la *jarana* entre 2 y 4 p.m., dejando así tres o cuatro horas para que las llamas puedan pastar y reponer fuerzas antes de anochecer. Una vez elegido el lugar, se procede a descargar, operación que lleva aproximadamente un tercio del tiempo que toma la carga, y durante la cual es preciso mantener los animales agrupados en un mismo lugar. Las cargas son apiladas alrededor de esta área de carga/descarga, formando hileras de 0,60-1 m de alto que sirven de parapetos para protegerse contra el viento durante la noche. Las cargas de cada arriero suelen ser ubicadas en pilas diferentes.

A continuación, cada uno (o el ayudante) recoge y cuenta cuidadosamente sus sogas y *animeros*, elementos que suelen quedar dispersos en el área de carga/descarga. El conteo de sogas permite constatar que ningún animal se haya extraviado en el camino. Una tarde, por ejemplo, advertimos que faltaba una soga. Esto llevó a reunir nuevamente la tropa para contar los animales, constatando, sin embargo, que todos ellos estaban presentes. A pesar de esto, sogas y animales volvieron a ser contados una y otra vez, con preocupación ante la imposibilidad de explicar la diferencia. El problema acaparó la conversación durante la cena y el desayuno, hasta que finalmente, con la luz del día, encontramos la soga extraviada en el campo.

Si la jornada ha sido muy larga, antes de continuar organizando el campamento, se prepara rápidamente *chuchumiri* o harina de maíz tostado con agua fría para aplacar el hambre ("el Nestum del arriero" en palabras de Ignacio). Luego, mientras los animales pastan en los alrededores, se

recolectan leña y agua para cocinar. A veces esta última se encuentra a considerable distancia; en un caso, debimos buscarla a 2 km de la *jara*. A menudo los lugares elegidos carecen de todo combustible a excepción de guano de vaca o burro. Si aún queda luz al concluir estas tareas y hay pobladores en las cercanías, los arrieros parten a cambalachear, dejando a veces sólo los perros al cuidado del campamento.

Al anochecer, las llamas suelen echarse en las cercanías de la *jara* para pernoctar. Si el arriero teme que se asusten, se las amarra una junto a otra formando un círculo cerrado en el que todas ellas miran al centro. Algunas quedan sueltas dentro del "corral" así formado (Figura 3). Esta precaución suele tomarse al acampar en lugares encerrados (p.ej., ambientes de quebrada), cuando hay perros o poblaciones cercanas, o cuando se teme la presencia de predadores (pumas, zorros).

Una noche, al acampar en un campo en barbecho próximo al caserío de Libi Libi, en la profunda quebrada del Río San Juan (Figura 1), tuvimos una clara demostración del peligro que encierra no tomar esta precaución. Al concluir la cena, algunos perros de las viviendas cercanas se acercaron a la *jara*, provocando una estampida. Cuatro horas de búsqueda desesperada en la oscuridad, con la única ayuda de una linterna, consiguieron reunir sólo la mitad de la tropa. Antes del amanecer, partimos hacia la jarana anterior (Yuraj Cruz), situada a 15 km y 1350 m más alto, en la cumbre de la serranía de Khaipa, donde mis compañeros de viaje tenían certeza de encontrar a los animales faltantes. Efectivamente, allí los sorprendimos pastando tranquilamente. Retornamos a Libi Libi al anochecer, debiendo permanecer allí todo el día siguiente para recuperar fuerzas. El incidente implicó dos días de demora.

La jornada concluye con la cena junto al fuego. El *fogonero* se prepara fuera del área de carga/descarga (Figura 3). Mientras se cocina, se aprovecha para reparar la ropa, el calzado, los costales o confeccionar *abarcas* para las llamas, si esto es necesario. Las conversaciones alrededor del fuego giran sobre la salud de los animales, inconvenientes que se anticipen en la ruta del próximo día, anécdotas de viaje o leyendas de arrieros. A veces se discute la información disponible sobre las oportunidades de intercambio al término del viaje (p.ej., dónde hubo buenas cosechas, las tasas de cambio vigentes) y la estrategia a seguir al llegar el momento de las transacciones.

Toda la comida preparada se consume, compartiéndola con los perros. Los huesos largos son partidos para extraer la médula, golpeándolos con rocas sobre improvisados yunques. Los perros suelen dar cuenta de los más grandes, quedando por lo general sólo astillas y fragmentos pequeños alrededor del fogón. A veces, los huesos se *chankan* (se golpean hasta deshacerlos) para dárselos a los perros, quienes de este modo los consumen por completo. Al terminar la cena, las provisiones se guardan para protegerlas de posibles predadores.

A las 8-9 p.m. se va a descansar. Cada arriero duerme junto a su carga, sobre cueros o aperos, cubierto con mantas de lana.

Costumbres en Viaje

Además de la ceremonia de partida descrita anteriormente, se realizan otros rituales o *costumbres* a lo largo del viaje. Estos comprenden un gran *kowako* a los *Mallkus* y tres *kowakos* menores, además de breves *challas* y ofrendas a las apachetas presentes en la ruta. Como se advierte en la Tabla 3, estos rituales se distribuyen en forma análoga en las tres rutas. A excepción del último *kowako*, que básicamente anuncia el ingreso al valle, se asocian además con jornadas de descanso a lo largo del viaje.

Kowako Mayor

El ritual más importante se realiza a la mitad del viaje, al cruzar la serranía de Khaipa, el cordón montañoso más elevado del trayecto, antes de bajar a la profunda quebrada del Río San Juan

del Oro. En nuestra ruta este punto correspondió a la *jarana* de Yuraj Cruz. Quienes siguen la ruta de abajo llevan a cabo las mismas costumbres que se describen a continuación en Machu Cruz, quienes viajan por arriba en Tengoia.

Llegamos a la *jarana* a las 3:30 p.m. un día miércoles, considerado propicio para el *kowako*. Establecimos campamento en una pequeña hoyada ubicada en la cumbre de la serranía, rodeada de tres picos algo más elevados y parcialmente ocupada por bosquesillos de queñoas. Las dos abras que permitían el ingreso y salida de la hoyada estaban marcadas por sendas apachetas de gran tamaño. Pudimos observar varios fogones abandonados, algunos recientes, testimonio del paso de otras caravanas por el lugar.

Elegimos un sector plano desprovisto de vegetación, un área de carga/descarga reiteradamente utilizada en época reciente. Luego de descargar y recoger agua y leña, Eleodoro se abocó a preparar sus *intenciones*, consistentes en este caso en *virauñas*, pequeñas imágenes de camélidos confeccionadas con harina de maíz o *llompaqa* y grasa del vientre de la llama o *tujtuca*. Estas imágenes, que participan en otros rituales de los pastores, se confeccionan en pares acompañadas a su vez por dos conitos (*chukas*) de la misma masa. Ignacio ya traía como *intención* su *kichira*.

Alrededor de las 5:30 p.m. mis compañeros se colocaron sus ponchos (prenda utilizada en todas las *costumbres* y que no usaron en ningún otro momento del viaje) y subimos con las ofrendas a la cumbre al noreste de la *jara*, recogiendo leña mientras buscábamos las mesas rituales. En la cima encontramos el altar (Figura 4), consistente en varias mesas bajas de piedra y una veintena de hileras de piedras apiladas de alrededor de 1 m. de alto por hasta 4 m. de largo, orientadas en dirección este-oeste. Inmediatamente "al frente", v.gr., al este, se abría un abismo y se divisaban uno tras otro los cordones montañosos que debíamos atravesar hasta nuestro destino, el valle de Tarija, apenas visible en el horizonte. Al pie de las mesas, había un grupo de lajas con forma de llama dispuestas de canto, con cordones de lana roja atados en la parte angosta, análoga al cogote

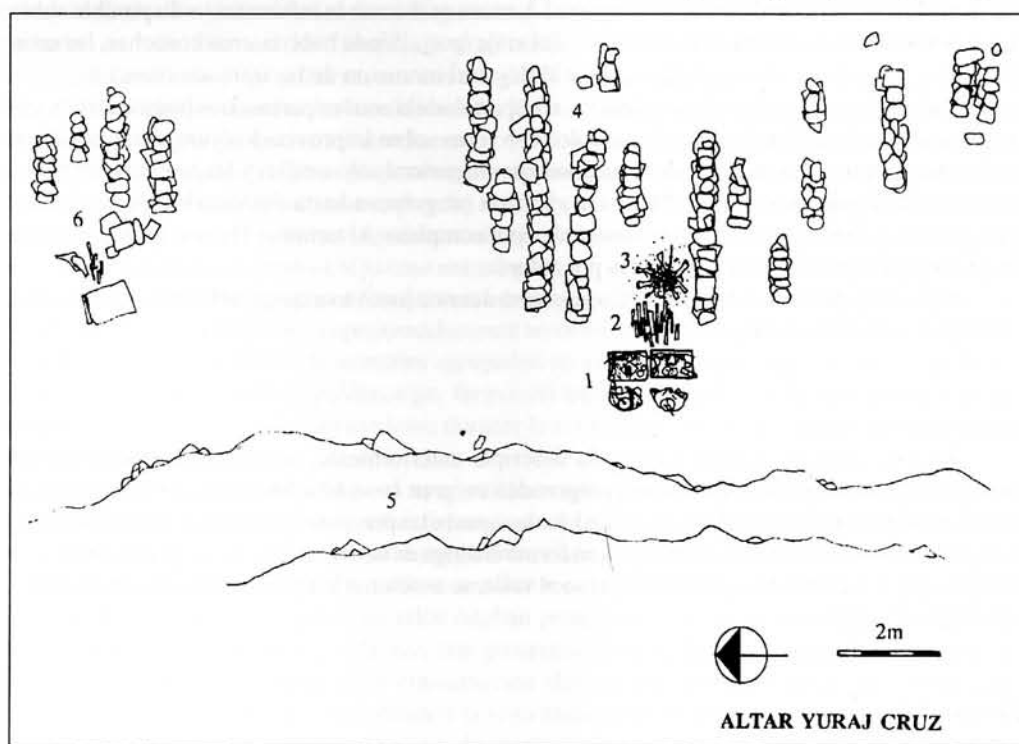


Figura 4: Altares para el *kowako* mayor: (1) mesas rituales; (2) rebaño de piedra en miniatura; (3) fuego; (4) hileras de rocas o "deseos;" (5) afloramiento rocoso; (6) altar abandonado.

de los animales, como si se tratara de la miniatura de un rebaño marchando hacia el naciente. Al lado había vestigios de un fogón recientemente utilizado.

Al llegar, circunambulamos el altar en sentido antihorario *llompaqueando* (espolvoreando harina de maíz blanco). Encendimos el fuego y cada uno de los arrieros preparó su mesa, cubriéndola primero con un *awayo*, colocando sobre él un *animero*, un par de sogas, botellas de alcohol fino y *singani*, *chuspas* con coca, costales en miniatura, papel picado, lana roja y, sobre un *awayo* más pequeño, las ofrendas: *suplicos* (pequeños sellos o imágenes hechas de azúcar), incienso, *k'oa*, la *kichira* y las *virauñas*.

Ya sentados, *sahumamos*, presentando una piedra plana con brasas e incienso a las montañas frente nuestro. Servimos un jarro con alcohol y hojas de coca, elevándolo en dirección a los principales *Mallkus* frente nuestro y nombrándolos: Tengoia, Pulario, Cuevas, Machu Cruz, K'aipa, Yuraj Cruz, etc. *Challamos* las esquinas de cada mesa, bebimos un trago y arrojamos el resto al naciente. Por un rato, repetimos esta operación mientras *pijcheábamos* y *sinkábamos*, dejando caer hojas de coca sobre las mesas y sobre las hileras de piedras frente nuestro.

A continuación, de rodillas, elevaron sus *intenciones* a los *Mallkus*. Repitieron esta acción intercambiando las ofrendas y las arrojaron al fuego. Cada uno tomó entonces de su mesa los costales en miniatura, repartiendo entre los demás su contenido (*llompaqa*, maíz y *pitú*), análogo a los productos que esperan conseguir en los valles. Luego *infloraron* el rebaño en miniatura y las hileras de piedras frente a las mesas atándoles cordones de lana roja. Las hileras representan los deseos y esperanzas que llevan consigo en el viaje. Con este acto esperan que los animales y los dones sean numerosos, como las piedras.

La ceremonia concluyó al anochecer bebiendo en los cencerros, brindando con los *Mallkus* para que se cumplieran sus deseos. Tras esto, quedamos bebiendo y *pijcheando* hasta entrada la noche.

Permanecimos durante dos días *khainando* (descansando) en la *jara*. Aprovechamos este tiempo para componer las cargas de sal y sus envoltorios de paja, curar las patas de las llamas y confeccionarles nuevos juegos de *abarcas*. Cuentan que en ésta y otras *jaranas* a lo largo de esta serranía, donde se realizan costumbres similares, se encuentran a menudo varias caravanas que *kainan* juntas para reunir fuerzas para el resto del viaje y compartir información sobre oportunidades de intercambio. En tales oportunidades se practican ciertos juegos, como la *palomeada* (similar a las bochas), que sólo parecer repetirse en otros contextos rituales (p.ej., el día de los muertos).

Kowakos Menores

El primero tuvo lugar después del desayuno en Sique Jara (a casi un tercio de la travesía), durante el primer día de descanso del viaje, en la última serranía antes de dejar el altiplano e ingresar al ambiente de quebrada. Quemamos coca, incienso, *kowa* y una *kichira*, sobre una piedra plana colocada al este de la *jara*. Arrodillados de cara al naciente, pedimos protección a los *Mallkus* para el trayecto mientras se consumían las ofrendas.

El segundo *k'owako* fue antes de cargar en Pozuelos, *jarana* próxima a la cumbre que da paso a las pampas de Tajzara. Según Ignacio, suelen descansar por un día en este lugar; aunque en esta oportunidad decidieron no hacerlo ya que habíamos perdido varios días por eventos inesperados. Como en la primera oportunidad, *sahumamos* y quemamos una *kichira* sobre una piedra plana al este de la *jara*.

El tercero se realizó durante una breve parada en la tarde, a poco de franquear el abra de Lagunillas y antes de descender Concor Cuesta, un largo tramo en descenso por el que se ingresa al valle de Tarija. Este se considera uno de los puntos más difíciles del viaje, dada la escasa disposición de las llamas para avanzar. Había en el lugar restos de un fogón recientemente utilizado.

Encendimos rápidamente un fuego con guano de vaca y ubicamos a su lado las ofrendas: *llompaqa*, coca, alcohol puro, vino, zingani y una *kichira*. Nos ubicamos detrás del fuego, mirando al naciente y compartimos la coca y las bebidas, *sinkando* y *ch'allando* a los *Mallkus*, invocando su protección para la cuesta, para que las llamas la bajaran "como si fuera pampa." Luego, por turno, ofrecimos a los cerros la *kichira* envuelta en un pequeño *awayo*, tras lo cual fue arrojado a las llamas. Cuando casi había terminado de consumirse, apagamos el fuego y partimos.

Apachetas

Una última manifestación ritual registrada a lo largo del viaje se vincula a las *apachetas*. Estas se encuentran en puntos culminantes de la ruta (cumbres y abras) o donde esta ingresa a quebradas profundas y otros tramos difíciles del trayecto. Se le agregan piedras, ramas y en algunas ocasiones se les *challa* brevemente. Estos actos expresan agradecimiento o tienen por objeto invocar la protección de los cerros para sortear las dificultades que se avecinan.

Los Intercambios

Las transacciones que se realizan en el viaje pueden clasificarse en tres tipos: (1) adquisición del maíz en el valle; (2) intercambios especiales a lo largo del viaje y (3) cambalache diario.

Intercambio por Maíz

Para los llameros, el objetivo económico central del viaje al valle es la obtención del maíz necesario para satisfacer las necesidades de la unidad doméstica durante el año. Sea en forma de mote o de harina, este producto es la base de la alimentación diaria de los pastores; mientras que la *chicha* es un componente esencial en todas sus ceremonias, fiestas y celebraciones. Las demás transacciones están supeditadas a esta meta.

El maíz se cosecha desde las quebradas de Talina y Tupiza, todo a lo largo del valle del Río San Juan del Oro, donde a veces lo adquieren los llameros. Si por lo general caminan una distancia dos veces mayor para obtenerlo en Tarija, es porque las tasas de cambio son más favorables allá. Esto refleja el menor desarrollo de las comunicaciones carreteras y, por lo tanto, menor competencia de los distribuidores de sal con vehículos motorizados. También se aducen preferencias por el gusto del maíz de los valles más bajos.

Al llegar a las localidades del valle donde se produce maíz los llameros acampan en algún lugar cercano, pero separado de las viviendas. Durante el cambalache la *jara* queda a cargo del ayudante; en caso de no haber uno, los arrieros se turnan para cuidarla. Si no tienen *caseros*, comienzan a visitar a los vecinos ofreciendo sus mercancías. Los agricultores son amables con los visitantes, ofreciéndoles siempre mote y otras comidas a base de maíz. La charla se inicia con comentarios generales sobre el clima, las cosechas y las peripecias del viaje, para recalar finalmente en el intercambio que se proponen realizar.

Como han señalado otros autores (Browman 1995), las tasas de cambio son bastante estables (aunque no invariables), y homogéneas en cada zona (Tabla 2). El regateo gira en torno a la cantidad que se cambiará y a los productos adicionales que cada parte desea incluir en la transacción. En nuestro viaje, por ejemplo, los vallistos ofrecían reiteradamente tomar sal si se les vendía también carne a la tasa tradicional (1 pieza x 1 arroba de maíz); los llameros no estaban dispuestos a carnear, ya que podían obtener cuatro veces más si vendían carne por dinero a los camioneros que van a Lipez. Trataban, en cambio, de colocar sus cueros (que no parecían interesar mucho a los agricultores), ofreciendo como "premio," sebo o hierbas medicinales.

Una vez acordada la operación, el maíz debe ser *graneado*, separando los granos de las

mazorcas que ocuparían lugar inútilmente en los costales. Para ello, los llameros pisan los choclos con unas "hojotas de madera" que les facilitan sus anfitriones. Concluida esta tarea, se comprueban las cantidades utilizando una balanza de mano o romana (que los arrieros siempre llevan consigo) si las tasas de cambio son por peso, o costales, si se expresan en volúmenes.

Otros se dirigen directamente a lo de sus "caseros," socios de intercambio heredados de generación en generación, que cada año esperan al arriero con el compromiso de adquirir todos sus productos. No hemos registrado ningún caso en que los caseros sean parientes o compadres del pastor, todos nuestros informantes insistieron en calificarlos como "amigos." Este tipo de relación conlleva ventajas para ambas partes al tornar el intercambio predecible, tanto en la cantidad y tipo de productos a trocar, como en las tasas de cambio. Las desventajas están relacionadas al propio compromiso de llevar a cabo la transacción, que impide a ambas partes aprovechar oportunidades más favorables que puedan presentárseles. Estas desventajas debe haber sido menores en el pasado, cuando no existían otras posibilidades de comercialización.

Hoy en día esta relación está tendiendo a desaparecer. Los llameros prefieren con frecuencia sacrificar esta seguridad para aprovechar las oportunidades de ganancia que les ofrece la penetración de las dinámicas fuerzas del mercado. Al no tener certeza sobre la llegada de los arrieros, los vallistos deben adquirir la sal de cualquiera que se las ofrezca.

La fortaleza que revestía esta relación en el pasado queda ilustrada por el relato de un informante de Cerrillos. Su abuelo viajaba cada año al valle, donde intercambiaba todos sus productos con su casero. Una vez tuvo inconvenientes que le obligaron a retrasar su partida. Enterado de esto, otro arriero se le adelantó y fue a lo de su casero a ofrecer su mercancía, diciendo que el abuelo de mi informante había fallecido. El agricultor engañado tomó sus productos. Para su sorpresa, sin embargo, el supuesto finado se presentó días después a su puerta con los bienes prometidos, disculpándose por la tardanza. A pesar de no necesitarlos ya, el casero tomó todos sus productos para no defraudar a su socio altioplánico.

Intercambios Especiales

El viaje se aprovecha también para adquirir otros productos o para beneficiarse de oportunidades que se presentan a lo largo del camino. Quienes recorren la ruta de arriba, por ejemplo, aprovechan su paso por la quebrada de Talina para cambiar lana en bruto o carne por ollas, que allí se producen en cantidad. De hecho, todos los artefactos cerámicos usados actualmente en Cerrillos parecen provenir de los pueblos de olleros de esta quebrada (Casiras, Berque, Chagua) o de Villazón.

Al llegar a las quebradas altas (ca. 3000 m), ingresando al valle de Tarija, suelen buscar habas o tubérculos, como papa y oca. No toman más de dos o tres cargas de estos últimos, sin embargo, ya que tienden a pudrirse durante el viaje de regreso. A veces se aprovecha el paso por las ciudades para adquirir algún producto, como en nuestro caso, en que compramos calzado para el resto del viaje en el mercado de Tupiza.

Otros objetos ocasionalmente buscados en el valle son las medias calabazas o *tutumas* y los instrumentos musicales como la corneta.

Cambalache Diario

Al atravesar caseríos o arribar a la *jarana* al final de la jornada, suelen acudir personas al encuentro de la caravana, ofreciendo alimentos o *chicha* en señal de amistad, e indagando sobre las mercancías transportadas. Si los términos de cambio son convenientes (v.gr., cuanto menos equivalentes a los que se espera en el lugar de destino) se dejan algunas cargas de sal, cuya contraparte en maíz se recoge a la vuelta, evitando así el traslado de estos productos durante parte de la ruta. Más a menudo, estos encuentros llevan a cambiar pequeñas cantidades de otros productos

(p.ej., *kowa*, hierbas o sogas) por alimentos u otros bienes propios del lugar (p.ej., papa, oca, mote u ollas). Una parte considerable de los alimentos consumidos durante el viaje, se obtiene de este modo, en forma oportunista, reduciendo así el volumen de provisiones que es preciso transportar.

El Regreso

Todos los informantes coinciden en que el retorno es una repetición de la ruta de ida, aunque más lenta, ya que los animales están cansados, sus patas lastimadas y suelen llevar colmada su capacidad de carga. Por este motivo, se descansa reiteradamente o se realizan jornadas más cortas, aprovechando la existencia de *jaranas* intermedias. No se efectúan *costumbres* durante el regreso.

La molienda del maíz es una tarea que se realiza a la vuelta, pasando para ello por alguno de los molinos que hay en los valles y quebradas de la ruta. Se muele cerca de la mitad del maíz, conservando el resto en forma de granos.

Al aproximarse la época en que se ha previsto regresar, los familiares del arriero preparan chicha y salen cada día a algún lugar elevado al este de la casa a esperarlo. Allí suele haber un pequeño grupo de piedras (por lo general blancas) o *talvarita*. Cuando divisan la tropa en el horizonte, traen la chicha a la *talvarita*, donde reciben al arriero. Llegando a la casa se celebra la *chaonaca*. La carga se despliega en el patio sobre cueros y se la cubre con mantas y *awayos*. Se festeja el éxito del viaje hasta entrada la noche, bebiendo y bailando al son de la corneta, instrumento de varios metros de largo confeccionado con materiales del valle (caña y cuero o cuerno de vaca).

A la mañana siguiente, se guardan las mercancías en la despensa. El arriero se cuelga el cencerro y carga el primer bulto a la espalda, remedando a una llama. Luego se prepara chicha de *yareta* (*Azorella sp.*) y se da de beber a las llamas para desintoxicarlas y librarlas de parásitos que puedan haber contraído durante el viaje.

LA DIMENSION MATERIAL DE LAS PRACTICAS CARAVANERAS

Hasta aquí describimos en detalle el viaje a los valles, su lugar en la economía pastoril y las actividades con él relacionadas. Sobre la base de esta información, consideramos a continuación algunos de sus aspectos específicamente materiales. Se analizan cinco tipos de lugares o "escenarios de actividad" relacionados al caravaneo: (1) la vivienda del arriero; (2) la ruta; (3) la *jara*; (4) los sitios *rituales* y (5) los puntos de articulación. En cada caso se consideran tres tipos de variables: localización, contenido y organización espacial interna. Se busca identificar los principios que rigen el comportamiento en cada contexto, con el propósito de establecer las condiciones límites de nuestras observaciones y, por lo tanto, su potencial relevancia para situaciones arqueológicas específicas.

La Vivienda

La localización de las viviendas pastoriles responde a múltiples factores, vinculados principalmente al manejo de los rebaños y a las relaciones sociales entre los miembros de la comunidad (Nielsen 1996a). El tráfico caravanero no parece influir en las decisiones locacionales.

La vivienda del arriero, sin embargo, como base de operación de las caravanas, atesora tanto los artefactos específicamente destinados al viaje, como los bienes que participan del intercambio. Los cencerros y objetos rituales, tanto los que integran la mesa de la partida (*yuros*, *tutumás*) como los que se llevan para las *costumbres* de la ruta (*kichiras*, *chuspas* con plumas, costalitos), se guardan en el *cabildu* (Figura 2), por lo general del lado derecho o masculino, junto a otros

elementos vinculados a ceremonias y fiestas (p.ej., *Tata Rey*, cajas, serpentina), incluyendo la corneta, principal instrumento en la *chaonaca*. Los costales, sogas, *lios*, *warakas* y la propia sal, se almacenan en el mismo cabildu o en la despensa, habitación situada a la derecha de la casa, donde se guardan además los productos del valle.

Un aspecto de la organización interna de la vivienda aparentemente relacionado al caravaneo, es la disposición en U, que permite encerrar fácilmente a la tropa junto a los edificios donde se almacena la carga, tanto al partir como al llegar. La influencia de esta función (entre otras) en el diseño del patio, está adicionalmente indicada por los dos muros que unen las esquinas de los edificios, evitando así la fuga de los animales. Este patrón se desdibuja o está ausente en los poblados y en las viviendas de pastores que ya no viajan.

Otro rasgo vinculado al viaje es la *talvarita*, mojón situado cerca de la casa en un punto desde donde se divisa la ruta, donde se recibe (y a veces despide) al llamero.

Las Rutas

Condiciones necesarias para la existencia de una ruta son la disponibilidad de agua y pastos. Habitualmente las llamas pueden permanecer hasta cuatro o cinco días sin beber, pero en viaje, dado el calor y el esfuerzo, no pueden pasar más de uno o dos días sin agua. Más importante, sin embargo, se considera la presencia de forraje; los pastores consideran muy peligroso marchar varios días sin que las llamas se alimenten lo suficiente, sea por la ausencia de pastos adecuados o por la realización de jornadas demasiado largas, que reducen las horas de luz en que pastan los animales. Por la misma razón, las rutas evitan algunos lugares por la presencia de "malos pastos," como el *romerillo*. Cuando no pueden esquivarse, se improvisan bozales para que las llamas no coman y se intoxiquen. Evidentemente, si no hubiera alternativa, podría transportarse pasto y agua, pero esto reduciría la capacidad de carga útil e implicaría considerable stress sobre los animales.

En la vertiente oriental de los Andes, estos recursos son bastante abundantes, lo que crea numerosas alternativas para el desarrollo de rutas. Satisfechos estos requisitos básicos, otros criterios que se tienen en cuenta al evaluar derroteros alternativos para llegar a un mismo destino incluyen: (1) la distancia; (2) la rapidez de marcha, relacionada directamente con la proporción del trayecto en que se transita por "campo" (vs. quebrada); (3) condiciones climáticas, especialmente temperatura; (4) disponibilidad de leña; (5) oportunidades de intercambio y abastecimiento sobre la marcha.

La cantidad de rasgos y mejoras presentes varían a lo largo del camino. En el altiplano son amplias vías casi rectas, libres de vegetación, pero sin otras mejoras. Al recorrer quebradas, la senda va a veces por el lecho o *playa*, a veces por el faldeo. Las mayores inversiones estructurales se observan en estos últimos casos, en forma de muros de contención de cornisas, escalones o hileras de piedras diagonales a la pendiente, destinadas a prevenir la erosión pluvial. Estas mejoras no son obra de los caravaneros, sino de las organizaciones comunales por cuyos territorios pasan las rutas. Uno o dos días por año de trabajo en la confección y mantenimiento de caminos (vehiculares o de herradura), es una obligación habitual de todo hombre adulto en las comunidades campesinas de Bolivia. Los desechos son relativamente raros en el camino; fundamentalmente vidrios (que suelen ocurrir como concentraciones), lanas y cordones, algunas latas y envases de plástico.

Las apachetas se encuentran entre los rasgos más sobresalientes y locacionalmente pautados de la ruta. En nuestro viaje encontramos una docena de ellas, invariablemente emplazadas en abras o en los puntos donde el camino pasa de un entorno de "campo" a uno de quebrada (p.ej., en las nacientes de estas últimas). Además de rocas, suelen tener ramas, lana, vidrios y cerámica (en algunos casos prehispánica).

Las tres rutas descriptas presentan considerable regularidad en su organización interna, marcada por la periodicidad de los campamentos, *kowakos* y descansos asociados (Figura 1, Tabla

3). En todas ellas hay un gran *kowako* hacia la mitad de la travesía y *kowakos* menores a intervalos más breves. Los descansos están asociados a estas acciones rituales (al menos a la ida), resultando en un día de reposo cada dos a cuatro jornadas de marcha.

Como se apuntó anteriormente, se establece campamento cada 15-25 km. Sin embargo, el número de *jaranas* en un segmento dado de la ruta es por lo general mayor al que efectivamente se utiliza en un viaje. Así, por ejemplo, por la ruta de abajo hasta Tupiza se hacen habitualmente seis paradas. Sin embargo, al prospectar este segmento después de nuestro viaje con ayuda de un informante, localizamos 14 *jaranas* con espaciamentos menores que una jornada, cada una con varios “alojamientos” o lugares específicos donde acampar y todas ellas con abundantes indicios de ocupación reciente. Este hecho responde a varios factores. Primero, habiendo varios lugares aptos, cada llamero (aparentemente cada comunidad) suele tener sus puntos favoritos donde parar, los que no siempre coinciden. Sucesos imprevistos pueden demorar la marcha u obligar a *jarar* antes de completar la jornada. Además, al regreso la tropa cansada avanza con más lentitud, obligando a *jarar* con mayor frecuencia. Por el contrario, quienes viajan con burros recorren más distancia cada día. Así, se estima que la distancia que recorren en tres jornadas las llamas de ida, la recorren en cuatro de vuelta y los burros en dos. Por último, afirman los arrieros que antiguamente viajaban tantas tropas, que a media tarde las *jaranas* estaban llenas, debiendo uno a veces continuar la marcha una buena distancia hasta encontrar otro lugar apto para acampar.

La Jara

El bienestar de los animales es el criterio decisivo en la elección de los sitios para acampar. Esto significa, ante todo, seguridad. Se prefieren lugares altos y abiertos similares al paisaje altiplánico, donde a la llama “le gusta quedarse.” En lo posible se evitan las quebradas y sitios encerrados en general, ya que los animales se encuentran intranquilos y se sospecha la presencia de predadores (zorros, pumas). Sólo se eligen cuando la periodicidad de la jornada así lo exige, y en tales casos los animales suelen pasar la noche amarrados. Por la misma razón no se jara muy cerca de núcleos poblados o casas a lo largo de la ruta, donde personas o movimientos desconocidos podrían asustarlos. La segunda consideración es la presencia de forrajes para que se alimenten las llamas. Con este criterio, se *jara* a veces en campos en barbecho o ya cosechados para aprovechar los desechos presentes en los rastros, lo que también puede generar conflictos. Las tres veces que acampamos en chacras (Tabla 4), sus dueños acudieron a la *jara* para advertir a los arrieros que mantuvieran a las llamas en sectores específicos del campo; en un caso avisaron que si volvíamos a parar allí a la vuelta, cobrarían un derecho de pastaje.

Una vez satisfechas estas condiciones, se toma en cuenta la conveniencia del arriero, expresada en la presencia de abrigos, leña, agua (las llamas pueden abreviar en el camino) y pobladores en los alrededores para intercambiar. Para contrarrestar la hostilidad del clima en muchas *jaranas*, se suele armar campamento contra la barranca de un río o afloramientos rocosos, o reutilizar construcciones abandonadas (cercos, corrales, habitaciones) como resguardos contra el viento y el frío (durante nuestro viaje, la temperatura matinal descendió, en un caso, hasta -20°C).

Las *jaranas* no tienen por lo general mayores mejoras. Las más intensamente utilizadas cuentan con lugares planos libres de vegetación, varios fogones y parapetos o *kanchitas*. Estas últimas son estructuras semicirculares, abiertas al este, de muro simple confeccionado en pirca seca (hasta 0,9 m de altura), por lo general con un fogón al centro. Hemos observado *jaranas* con parapetos bien mantenidos y formalizados, en algunos casos con pequeños basureros al este, resultado de reiteradas limpiezas. Los parapetos son más comunes en las *jaranas* del altiplano, donde el frío y el viento tornan imprescindible algún tipo de reparo.

Durante nuestro viaje, aprovechamos en tres oportunidades corrales o cercos existentes para *jarar*, pero nunca erigimos parapetos; cuando éstos se encontraban presentes, los desdeñamos,

Tabla 4: Localización y características de las *jaranas* a lo largo del viaje

jda	jarana	sur	oeste	mts	empl	km	km-ac	reocup	rasgos	ritual
1	Tres Cerrillos	21°24'	66°20'	4280	P	22	22	rec	f	-
3	Cumbre	21°24'	66°13'	4180	P	18	40	rec	p; f	-
4	Awana Pampa	21°25'	66°05'	4000	P	19	59	rec	p; f	-
5	Pastos	21°26'	65°57'	3900	P	18	77	rec	f	-
6	Sique Jara	21°26'	65°50'	4050	P	19	96	rec	f; e	km
8	Tupiza	21°26'	65°44'	2950	Q	19	115	rec;arq	f; e	-
9	Chuquiago	21°34'	65°38'	2880	Q	25	140	cult;arq	-	-
10	Supirapata	21°37'	65°29'	3000	P	18	158	rec	f	-
11	Yuraj Cruz	21°38'	65°22'	3950	P	18	176	rec	p; f	KM
14	Libi Libi	21°40'	65°18'	2600	Q	15	191	cult	-	-
16	Churquis	21°43'	65°13'	3400	P	17	208	rec;arq	p; f	-
17	Pozuelos	21°47'	65°10'	3950	P	17	225	rec;arq	f	km
18	Chaqui Mayu	21°55'	65°05'	3550	P	22	247	rec	f	-
19	Pie'la Cuesta	22°01'	65°00'	3200	Q	16	263	cult	e	km (en viaje)
20	Vuelta Grande	21°59'	64°58'	3000	Q	10	273	0	f	-

jda: número de jornadas transcurridas desde la partida.

empl (tipo de emplazamiento): Q = quebrada; P = puna.

reocup (grados de reocupación): arq = sitio arqueológico; rec = campamento recurrente (evidencias de ocupaciones recientes); 0 = lugar sin vestigios de utilización (sin evidencias de ocupaciones recientes o subactuales); cult = campo de cultivo, parcela en barbecho.

rasgos presentes en la *jara*: p = parapeto; f = fogón/es; e = estructura abandonada y reutilizada (p.ej., corral, habitación, cerco).

ritual: KM = k'oako mayor; km = k'oako menor.

eligiendo armar nuestro *fogonero* en otra parte (p.ej., Figura 3), quizás porque gozamos de buen tiempo. Las *kanchitas* son especialmente utilizadas cuando soplan vientos fuertes, siendo entonces imposible encender fuego sin algún tipo de protección. La única noche de viento durante nuestra travesía, debimos suspender la cena y, a la madrugada, trasladar el campamento contra el cerco de una chacra cercana para poder cocinar. Los fogones, en cambio, no parecen ser reusados, prefiriéndose el uso de un lugar nuevo y "limpio."

Actualmente se generan pocos desechos en las *jaranas*. Casi todo se consume o reutiliza. El descarte habitual no supera algunos trozos de lana, tela y cuero (o cámara de auto) producto de la reparación de ropa o de los "zapatos" de las llamas, y algunos fragmentos óseos omitidos por los perros. Ocasionalmente se encuentran vidrios, trozos de plástico resultado de la rotura de algún bidón y restos vegetales (marlos, carozos, cáscaras de habas tostadas). En las *jaranas* reiteradamente ocupadas se observan, además, concentraciones de guano en la zona de descanso de las llamas.

En cuanto a la organización interna de la *jara*, consta de dos sectores bien diferenciados, el área de carga/descarga y el *fogonero* (Figura 3). La primera es un área plana, libre de vegetación, de 8 a 15 metros de diámetro, donde se reúne la tropa al llegar, o a la mañana, al iniciar los preparativos para partir. La sal y los costales se apilan en varias hileras alrededor, formando así improvisados parapetos junto a los cuales se duerme. Sobre estas hileras se colocan las sogas y los cencerros. No se producen descartes en este sector, fuera de algunos trozos de lana, resultado de la rutina matinal de componer el calzado de las llamas.

El *fogonero* está siempre fuera del sector anterior, idealmente al este, aunque esta disposición admite variaciones, especialmente para aprovechar oportunidades de reparo cuando las condiciones climáticas así lo aconsejan (barrancas, peñas, estructuras preexistentes). El fogón se confec-

ciona expeditivamente, reuniendo tres piedras de forma apropiada para asentar la olla, a veces recogiénolas de fogones abandonados presentes en la *jarana*. Toda la actividad a partir del anochecer (procesamiento y consumo de alimentos, reparación del equipo, conversaciones) se realiza en torno al fuego. En nuestro viaje, al menos, nunca dormimos en este lugar.

Como se advierte al comparar las Figuras 2 y 3, existen similitudes entre la organización de la vivienda y la *jara*, sugiriendo que esta última recrea, en viaje, un espacio familiar o doméstico (ver también Lecoq 1988:196). Como en aquella, el área de carga/descarga replica al patio, rodeado por sus posesiones, junto a las cuales descansa;⁵ el fogón se ubica afuera, como el *llantero* o cocina diurna en la casa. Al igual que el sahumero el día de la partida, o los altares de señalada situados al naciente de la casa, el sahumero de los *kowakos* menores se ubica al este de la *jara*.

Al occidente de Lípez hemos observado que algunos campamentos intensamente utilizados cuentan con un corral o estructura en U, p.ej., de 6 m de base por 12 en sus lados. De acuerdo a nuestros informantes, estos rasgos son usados para encerrar la tropa al llegar y antes de partir, facilitando las operaciones de carga y descarga. En estos casos, el fogón se prepara dentro de estas estructuras para aprovechar su protección.

Sitios Rituales

Un primer factor que parecería incidir en la ubicación de los sitios rituales, es su asociación con los días de descanso. Este hecho daría cuenta de su distribución regular a lo largo del trayecto y de la ubicación del *kowako* mayor cerca de la mitad del camino. Por ello también se eligen lugares considerados especialmente favorables para *jarar* (v.gr., seguros, altos, abiertos, con forraje, agua y leña, lejos de poblaciones).

Desde otro punto de vista, la localización de las *costumbres* refleja claramente aspectos de la cosmovisión de los llameros. De allí la preferencia por cumbres montañosas o abras, su ubicación antes de enfrentar tramos difíciles de la ruta (cuando se necesita el auxilio de fuerzas sobrenaturales) o la disposición de los altares de modo de divisar los principales *Mallkus* cuya protección se busca invocar.

El referente material más notable de estas prácticas es el sitio donde se realiza lo que hemos llamado *kowako* mayor. Hasta donde sabemos, no se ha hecho referencia a esta práctica en otros informes de viajes de caravanas. Sin embargo, todos nuestros informantes de Cerrillos y otros arrieros de Lípez que hemos tenido oportunidad de entrevistar dicen realizar esta *costumbre* en Khaipa o Tengoia, según la ruta que se elija. Podría tratarse de una práctica idiosincrática de los llameros de Lípez, o haber escapado anteriores observaciones por causas fortuitas.

En Yuraj Cruz las dos abras que dan acceso a la hoyada donde se encuentra la *jarana* están marcadas por grandes apachetas. La *jarana* es usada en forma recurrente, como lo indican numerosos fogones abandonados y algunos parapetos semiderruidos que se distribuyen por el faldeo de exposición norte (el más abrigado). Sobre el cerro ubicado unos 400 mts al NE de la *jarana*, se encuentran varios altares, en diverso estado de conservación, distribuidos a lo largo de la cumbre. Pudimos observar rasgos similares, aunque abandonados hace mucho tiempo sobre el otro cerro, situada al NO.

Cada altar se compone de una o más mesas, un grupo de lajas con forma de llama frente a ellas, el fogón y varias hileras de piedras (los "deseos"). Salvo estas últimas, los demás rasgos y su disposición se repiten en altares usados para otros rituales realizados por los llameros en su territorio (p.ej., las *costumbres* de Espíritu en Tres Cerrillos [Nielsen MS]). En estos últimos, suele haber además un parapeto detrás de la mesa para proteger a los participantes del viento, rasgo que en este caso no parece haber sido necesario por la presencia de un afloramiento rocoso (Figura 4).

Los elementos manipulados en el *kowako* también comprenden aquellos presentes en todo ritual pastoril, como coca, *llompaqa*, alcohol, *kowa*, plumas de flamenco, *kichiras* y *viraañas*, pero

incluyen además objetos distintivos del caravaneo, como los *animeros*, sogas y costales, que en este contexto despliegan toda su carga simbólica. Los desechos son escasos, pero revelan el carácter excepcional de las actividades allí realizadas, como los vidrios característicos de las botellas de alcohol fino, coca y trozos de lana roja empleados para “inflorar” (ver *supra*).

La posición de los rasgos y acciones durante el ritual, nuevamente, reflejan elementos de la cosmovisión general del llamero, como su concepción de las direcciones y su significado, o sus expectativas respecto al viaje en particular, patente en la disposición del “rebaño” y los “deseos” marchando rumbo al valle.

Puntos de Articulación

Aludimos con este término a los lugares donde los llameros llevan a cabo sus intercambios. Estos incluyen los puntos terminales de las caravanas (concepto análogo al de “asentamientos eje” en el modelo de Núñez y Dillehay 1995) y puntos a lo largo de la ruta (“ejes secundarios”). En el caso de los viajes a los valles, los ejes primarios serían las comunidades salitreras de Colchani y San Juan (Patana), por una parte, y los caseríos de agricultores en diversos rincones del valle de Tarija por el otro. Ejes secundarios serían los poblados de oleros de la quebrada de Talina (Casiras, Berque, Chapiwayko, etc.), los productores de tubérculos en los valles altos (Iscayachi, Rejara), ciudades como Tupiza o Villazón y los diversos caseríos del camino donde los arrieros cambalachean en busca de provisiones para el viaje. Algunos de estos últimos actúan simultáneamente como puntos terminales de otras tropas que desarrollan estrategias de intercambio diferentes. Puntos de articulación correspondientes a otros circuitos no analizados en este trabajo incluyen los centros mineros y las ferias. En todos los casos se trata de asentamientos permanentes o semipermanentes, de diverso tamaño y densidad (Núñez y Dillehay 1995:155-158).

Los puntos de articulación de caravanas se sitúan, obviamente, donde hay bienes que el llamero necesita (para su propio consumo o mercancías para insertarse en la red de intercambio) y no produce en su territorio. A veces se encuentran en otras ecozonas, pero también pueden estar en ambientes similares, cuando circunstancias especiales concentran allí los productos buscados (p.ej., minas o ferias). Los arrieros no acuden necesariamente a los puntos más cercanos donde se encuentra un bien determinado; numerosos factores, como sutiles diferencias en las características de los productos (cf. Berenguer 1994:29), en las tasas de cambio, en las rutas y lugares para *jarar*, o la voluntad de mantener vínculos con caseros, pueden motivar a las caravanas a viajar varias jornadas más allá.

A pesar de la diversidad inherente a los puntos de articulación, existen aspectos recurrentes en el comportamiento de las caravanas en estos contextos. Si se trata de un asentamiento conglomerado, se jara cerca pero afuera del poblado, con acceso a pasturas donde echar las llamas mientras se ocupan de las transacciones, lejos de los cultivos para evitar conflictos con los agricultores. Si es un caserío disperso, se busca un lugar desocupado entre las viviendas o algún campo en barbecho.

Algunos lugares, como las comunidades salitreras, que esperan regularmente a gran número de arrieros, cuentan con corrales para facilitar el manejo de los animales durante su permanencia en el lugar. En la mayoría de los casos, sin embargo, el campamento no difiere de cualquier otra *jara* del camino, ni en contenido ni en organización. Algunos autores informan que los caseros proporcionan alojamiento al arriero y corrales para encerrar la tropa. Los llameros que hemos podido entrevistar manifiestan su preferencia por pernoctar en el campo para poder vigilar las llamas.

El propósito de esta última sección, es extraer algunas proposiciones tentativas respecto a la expresión arqueológica de las travesías de caravanas, teniendo en cuenta ciertos procesos característicos de la formación del registro arqueológico (p.ej., Binford 1982; Foley 1981). Antes de hacerlo, sin embargo, trataremos brevemente aspectos generales relativos al uso de información actual en arqueología. Una discusión exhaustiva de este problema excede los objetivos de este trabajo, además de haber sido encarada por numerosos autores en las últimas décadas (p.ej., Binford 1967, 1981; Gándara 1990; Gould 1980; Hodder 1982:11-46; Schiffer 1978; Wylie 1985; Yacobaccio 1991; Yellen 1977). Por consiguiente, nos limitamos a explicitar nuestro punto de vista sobre el tema, brindando así un marco metodológico a las propuestas de esta última sección.

La observación de prácticas actuales puede servir a la arqueología por lo menos en dos formas. Primero, ofreciendo hipótesis razonables sobre el comportamiento pasado que pueden ser contrastadas en contextos específicos mediante información arqueológica independiente. Toda información actualística (incluyendo las observaciones presentadas en la primera sección de este trabajo), sin importar su generalidad, puede en principio servir a este fin. Segundo, identificando relaciones generales entre formas específicas de conducta u organización de los sistemas de conducta y sus consecuencias materiales. Relaciones como éstas, a menudo implícitas y no contrastadas, sirven de base a las reconstrucciones del pasado que realizamos habitualmente los arqueólogos en base al estudio de un registro material estático y presente. Al observar directamente ambos términos de la relación (Binford 1981), la etnoarqueología puede poner a prueba nociones de este tipo habitualmente aceptadas y sugerir otras nuevas, contribuyendo así a desarrollar un corpus de proposiciones generales (una teoría) relativas a las relaciones entre conducta humana y materiales como sustento para la inferencia arqueológica.

Como sucede con otras formas de teoría, estas proposiciones cobran mayor solidez en la medida en que: (1) relacionen variables (conductuales, materiales) simples y claramente definidas; (2) su generalidad sea empíricamente demostrada (p.ej., considerando múltiples contextos actualísticos independientes donde dadas las mismas condiciones iniciales y limitantes [sensu Schiffer 1978] se produzcan efectos semejantes); y (3) puedan invocarse mecanismos causales que den cuenta de la relación. Con este último propósito, hemos buscado identificar en la segunda sección las causas responsables de algunas características de las prácticas caravaneras.

El conocimiento así producido es general (sea universal o tendencial), por lo que su aplicación escapa a los vagos requerimientos de continuidad cultural o geográfica propios del enfoque histórico directo. En la medida en que las proposiciones etnoarqueológicas capturan conexiones causales generales entre variables (antes que correlaciones espúreas, accidentales o meras coincidencias), son en principio aplicables a cualquier situación que reúna las condiciones iniciales y limitantes relevantes. No creemos que "la región" o "la cultura" como esencias transhistóricas vagamente definidas se encuentren entre ellas, aunque un rasgo específico del medio ambiente o una conducta puntual recurrente en una tradición sí podrían serlo. Así, por ejemplo, si el espaciamiento entre lugares de pernocta se relaciona a la resistencia y ritmo de marcha de los camélidos y las características del terreno (p.ej., campo vs. quebrada), los valores observados etnográficamente son aplicables a cualquier caso prehistórico en que se hayan empleado llamas como animales de carga en terrenos comparables. En cambio, si el número mínimo de 15-20 cargueros que justifica emprender una travesía depende del valor, peso y volumen de la carga y del propósito fundamental de los viajes en la actualidad (v.gr., obtener los productos agrícolas necesarios para completar la dieta familiar), esta observación puede no ser pertinente a casos prehistóricos en los que se supone que se traficaban principalmente bienes suntuarios para consumo de elites incipientes, aún cuando estos hayan sucedido en la misma zona e involucrado a los antecesores bilógicos y culturales de la población actual. Por este motivo, al ofrecer ejemplos arqueológicos de las relaciones propuestas, no nos limitaremos a López (cuya arqueología recién

hemos comenzado a explorar) sino que recurriremos a otras regiones, en la medida en que los contextos en cuestión satisfagan las condiciones relevantes.

Consideramos a continuación algunas de las diferencias entre el caravaneo andino actual y sus posibles contrapartes prehistóricas, enfatizando así los riesgos de tratar a aquél como modelo global para establecer analogías con el pasado. Esto nos permitirá a su vez identificar algunos aspectos de esta actividad cuyas condiciones limitantes sí pueden haber sido similares en el pasado.

Caravanas de Ayer y de Hoy: Los Límites de la Analogía

El tráfico de caravanas en Lízep hoy es una actividad desarrollada a escala doméstica, principalmente por pastores "puros," que carecen de acceso directo a la agricultura. Hasta hace algunos años, era también común en las comunidades de economía mixta cercanas al Salar de Uyuni (Santiago, Cocha-K, Alota), las que se encontraban articuladas con la vertiente del Pacífico o con ambas (cf. Platt 1987). La agricultura practicada por estos grupos, sin embargo, está limitada a ciertas especies resistentes a las rigurosas condiciones de la altura (quinua y algunas variedades de papa). Lo mismo vale para las demás comunidades donde se han estudiado hasta ahora los viajes a larga distancia con caravanas de llamas (Custred 1974; Molina Rivero 1987; West 1981). Se puede generalizar, entonces, que el tráfico de caravanas etnográficamente documentado está a cargo de grupos pastoriles puros o con agricultura marginal, y está impulsado por la necesidad de acceder a recursos básicos para la subsistencia.

El tráfico desarrollado por los arrieros puede ser también concebido como una actividad marginal en la economía actual, tanto en términos de su importancia relativa, como de las mercancías transportadas y la demanda que satisface. En muchos casos, los productos transportados por caravanas no circulan masivamente en el mercado porque existe una oferta limitada de ellos (p.ej., sogas, *kowa*, hierbas medicinales, *charki*) o porque su demanda es escasa (p.ej., *khollpa*, *tujtuca*, *sullis*). Además, puesto que estos bienes son producidos o extraídos por los propios pastores, pueden ofrecerse a precios competitivos, aún cuando una cantidad limitada de ellos ingrese efectivamente a los mercados urbanos. Mercancías que cuentan con oferta y demanda amplias, como la sal, sólo son distribuidas por arrieros en zonas apartadas del sistema carretero, donde los *llameros* escapan a la competencia de los camioneros.

La combinación de estos factores (escala doméstica, orientación a la subsistencia y marginalidad) determina muchos aspectos de la organización actual de los viajes y, por consiguiente, de su expresión arqueológica. Entre ellos cabe mencionar la elección de destinos, la estrategia de intercambio, las relaciones establecidas con las contrapartes, el número mínimo de animales que justifican emprender la travesía, el número máximo de arrieros por tropa, la capacidad para acarrear otros productos no vinculados a la subsistencia y, dentro de ciertos límites, el valor global de las mercancías transportadas. Por cierto, parte del caravaneo prehispánico pudo operar bajo restricciones similares y organizarse en forma hasta cierto punto análoga. Sin embargo, escenarios como los propuestos por Browman (1984) o Kolata (1993:272-281) para Tiwanaku, o por D'Altroy (1992:83-90) para el Tawantinsuyu, por Núñez (1987) en relación a la distribución de metales, o algunos de los casos descritos por Núñez y Dillehay (1995), se refieren a caravanas insertas en contextos socioeconómicos muy diferentes. Viajes patrocinados por estados, tropas distribuyendo bienes rituales y de prestigio (sebil, metales preciosos, etc.) entre élites de diversas regiones, o viajes organizados en un clima de conflicto endémico (*Auca Runa* de Guamán Poma de Ayala 1980[1615]) carecen de contraparte en la etnografía andina y con certeza diferían en numerosos aspectos de los actuales. De hecho, aún cuando involucraban animales con un comportamiento distinto y un paisaje diferente, las caravanas medievales a lo largo de la "ruta de la seda," que transportaban una importante cantidad de bienes suntuarios (Schafer 1963), o el tráfico de la sal del Africa Central, habitualmente expuesto al saqueo por parte de grupos nómades (Sáenz 1991),

podrían asemejarse más en algunos de sus parámetros sociales y económicos a ciertos escenarios prehispánicos andinos que la arriería andina actual.

Otra condición limitante reside en la gama de alternativas (y restricciones) que el sistema mundial impone al llamero. Estas resultan en una mayor variación en las rutas, destinos y frecuencias de los viajes, factores que, como lo enfatizamos más adelante, poseen un marcado impacto en la formación del registro arqueológico al generar bajos niveles de redundancia espacial en las ocupaciones. Aún cuando el tráfico de caravanas debió desarrollarse en una variedad de contextos macrorregionales diferentes a lo largo de la historia prehispánica, es probable que en muchos de ellos esta actividad haya sido más regular y estable en el corto plazo, cambiando a un ritmo más lento. Esto incrementaría la posibilidad de que ciertos patrones dejaran una marca reconocible en el registro arqueológico.

Por último, la amplia disponibilidad de herramientas y contenedores fabricados en materiales resistentes como el metal y el plástico, es una gran ventaja para el caravanero de hoy, pero conspira contra su visibilidad arqueológica. Los viajes prehispánicos deben haber generado mayor cantidad de desechos por la ocasional rotura de artefactos cerámicos o la manufactura y reparación de instrumentos líticos. Más aún, las mercancías actualmente transportadas son perecederas; si en algunos lugares o momentos el tráfico prehispánico involucró materiales impercederos, como metales, materias primas líticas, cerámica, valvas de molusco y otros bienes suntuarios, su rotura y pérdida accidental dejaría rastros materiales adicionales en los campamentos y tal vez a lo largo de la ruta.

Tomamos como condiciones uniformes del caravaneo andino en todas las épocas el comportamiento de las llamas y las características del medio ambiente (al menos en su estructura general). A ellas cabe agregar otras actividades y demandas funcionales inherentes a la actividad, probablemente compartidas por caravanas en todas las épocas, como descansar periódicamente, cargar y descargar al final de cada jornada, abrevar y alimentar los animales en la ruta, procesar y consumir alimentos por parte de los caravaneros o acampar en forma más o menos prolongada en los principales nodos de tráfico. Las propuestas arqueológicas discutidas en la próxima sección se concentran en aspectos derivados de estos factores. Otras posibles consecuencias, resultado de variables más complejas, son planteadas como alternativas arqueológicamente contrastables.

Algunas Expresiones Arqueológicas del Caravaneo

Para poder arribar a las características *generales* que definen arqueológicamente al tráfico de caravanas, es conveniente precisar el alcance de este concepto, más allá de las connotaciones particulares que adquiere en el contexto andino o en la literatura antropológica sobre la región. Definimos al *caravaneo* (del persa arabizado *karawan* = *recua* [Real Academia Española 1970:258]) como la *actividad especializada de transportar a larga distancia mercancías utilizando animales de carga*. En todos los casos que conocemos, los caravaneros se encargan también de la cría de los animales (sean o no sus propietarios).

Así concebido, este fenómeno se diferencia conceptualmente de otros mecanismos de transporte de productos, como traslados ocasionales, a corta distancia, empleando un número reducido de cargueros, encadenamiento de transacciones entre vecinos, etc. Tales distinciones son importantes si se aspira a evaluar la validez de modelos de economía política basados en el caravaneo de otros (p.ej., control vertical), que también tendrían como consecuencia la aparición de proporciones considerables de objetos alóctonos en sitios arqueológicos.

El tráfico de caravanas, en todo tiempo y lugar, compromete un mínimo de cuatro de los cinco escenarios de actividad discutidos en la sección anterior, en los que sería en principio posible reconocer la impronta *directa* de este fenómeno:

Bases residenciales, de la unidad social (persona, unidad doméstica o comunidad) especializada en el tráfico. Las actividades mínimas que caracterizan a este escenario son la residencia de el o los grupos domésticos (y conductas asociadas), el almacenaje de los objetos propios del caravaneo cuando no se está en viaje y las tareas vinculadas a la cría de animales.

Ruta, o vías recurrentemente utilizadas para la circulación. Además del desplazamiento, corresponden a este escenario la pérdida o rotura accidental de objetos y el establecimiento de marcas en algunos puntos del recorrido.

Lugares para Pernoctar, distribuidos regularmente a lo largo de la ruta, donde la tropa se descarga y vuelve a cargar, y animales y arrieros descansan y se alimentan. En la actualidad estos adquieren la forma de campamentos, pero en itinerarios regular e intensamente transitados, donde el tráfico adquiere alguna forma de patrocinio estatal, pueden incluir formas arquitectónicas especializadas.

Puntos de Articulación o Asentamientos Eje, siguiendo la terminología propuesta por Núñez y Dillehay (1995 [1979]). Se trata de nodos de intercambio de diversa jerarquía donde las caravanas permanecen cierto tiempo realizando sus transacciones y que definen los derroteros seguidos en los viajes. El repertorio de actividad que define a esta clase de lugares, incluye estadías temporarias (con todas las actividades asociadas) y recurrentes, carga y descarga de animales, alimentación y abrevado de animales, además de una población residente que produce o concentra (en cualquier caso almacena temporariamente) los productos a intercambiar. La propia residencia del caravanero puede en algunos casos cumplir también funciones de este tipo, cuando ellos mismos producen, extraen o concentran algunos de los bienes traficados.

No creemos que el quinto escenario (lugar ritual) sea un componente necesario, pero es factible que haya existido en ciertos períodos y lugares (obedeciendo a factores cuyo tratamiento excede los alcances de este trabajo), por lo que lo trataremos como una posibilidad a contrastar en casos específicos. Habiendo definido conductualmente los escenarios proponemos a continuación algunos referentes arqueológicos mínimos que cada uno de ellos debió asumir en el pasado andino, buscando explicitar lo que entendemos son los mecanismos causales involucrados y las correspondientes condiciones limitantes. Ofrecemos también algunos ejemplos de situaciones donde se combinan las condiciones relevantes con la información arqueológica necesaria. Es preciso enfatizar el carácter estrictamente tentativo que tienen estas propuestas, las que deberán ser contrastadas en otros contextos actualísticos.

Bases Residenciales

Las bases residenciales de los caravaneros deberían contener los artefactos propios de esta actividad. Algunos de ellos se encuentran regularmente en sitios de los Andes Centro-Sur, como los cencerros, sogas y horquetas de atalaje (no utilizadas en la actualidad, por lo que sabemos).

Otra característica sería una elevada proporción de bienes alóctonos, o bienes sin sus correspondientes indicadores de extracción o producción, particularmente si la arriería ocupaba un lugar destacado en el conjunto de las actividades económicas de la unidad doméstica o de la comunidad. Por supuesto estos artefactos serían también comunes entre otros consumidores no involucrados directamente en el tráfico (p.ej., en asentamientos eje), pero presuntamente constituirían fracciones minoritarias en conjuntos dominados por materiales locales. Las poblaciones de Sud López, especializadas en la arriería por lo menos desde el Siglo XVI (Lozano Machuca 1991 [1581]; Capoché 1959 [1585]:127; Nielsen 1997; Platt 1987), constituyen casos extremos en este sentido, ya que a excepción de los productos derivados del ganado y algunos elaborados con materias primas disponibles en la zona (p.ej., barro, piedra, plantas silvestres), todos los demás

elementos consumidos provienen de afuera y son obtenidos mediante algunas de las formas de intercambio descritas en la primera sección del trabajo. Esto significa, no sólo todos los productos agrícolas de la alimentación, sino casi toda la ropa, utensilios (de madera, metal, plástico o cerámica) y hasta materiales de construcción (tirantes, aberturas, chapas). Aún cuando el consumo de estos bienes ha sido menor en el pasado, antes que los mercados urbanos ofrecieran gran cantidad de productos a bajo costo, su proporción ha sido siempre elevada. Así, por ejemplo, recuerdan nuestros informantes que en “el tiempo de los abuelos” la gente se hacía su propia ropa y utilizaba sólo ollas de barro, en tanto que las viviendas antiguas que aún se conservan hacen un uso mínimo de materiales alóctonos. No obstante, la mayoría de los alimentos provenían del valle, al igual que todos los artefactos de madera, calabaza y cerámica (en Cerrillos al menos). Lo mismo cabe decir de la mayoría de los bienes rituales o festivos (coca, chicha y *tutumas* para beberla, Tata Reyes, cencerros, instrumentos musicales, etc.).

Este fenómeno, que puede ser útil para establecer la existencia del tráfico, puede constituir un obstáculo para determinar la identidad de los caravaneros, particularmente si se pretende relacionar el estilo de los artefactos (p.ej., la cerámica) con la filiación étnica de quienes los transportaron o descartaron. Así, por ejemplo, la presencia de alfarería Yavi-Chicha en sitios tardíos de los Andes Centro-Sur, desde Humahuaca hasta San Pedro de Atacama, ha sido repetidamente interpretada como evidencia del tráfico de caravanas. Pero ¿quiénes trasladaron estos objetos? ¿Chichas, Atacamas, Omaguacas u otro grupo sin relación alguna con la producción o consumo de la cerámica? Aún cuando podría argumentarse que esto no es crucial para el estudio tecnológico o estilístico de esta cerámica, o para su reconocimiento como material foráneo, es importante si se pretende aprovechar el registro cerámico para entender la economía política del área.

Podríamos entonces agregar que, el registro generado por unidades sociales (grupos domésticos o comunidades enteras) especializadas en el tráfico caravanero, no sólo ostentará elevadas proporciones de bienes alóctonos, sino que dichos bienes mostrarán una considerable diversidad de procedencia. Dichas procedencias ofrecerán a su vez una aproximación, sino a los circuitos recorridos por tales grupos, por lo menos al alcance de la red de intercambio en que se encontraban insertos.

El registro arqueológico de Sud López, ilustra esta posibilidad (Nielsen 1997). La alfarería de los sitios tardíos comprende materiales que, a juzgar por sus características de forma y diseño, podrían provenir de una vasta región que comprende los márgenes del Salar de Uyuni (Hedionda), Potosí y Valle de Camargo (Yura-Huruquilla), Sierra de Chichas y Puna de Jujuy (Yavi-Chicha, cerámicas con grandes inclusiones de cuarzo). De hecho, no parece haber en estos conjuntos alfarerías distintivas del lugar. Curiosamente, los lugares antes mencionados coinciden con algunos de los principales destinos de caravanas etnográfica e históricamente documentados para Sud López.

Por último, sería interesante explorar arqueológicamente, en casos que cuenten con buena preservación arquitectónica, la posibilidad de identificar distribuciones funcionalmente equivalentes al diseño en U del complejo pastoril actual. La expresión mínima de este esquema sería la vinculación directa entre estructuras de vivienda, almacenaje y espacios aptos para el encierro de animales.

Rutas

Las rutas podrían estar anunciadas en primer lugar por artefactos resultantes de roturas o pérdidas accidentales, particularmente en cuevas o puntos estrechos del camino. Estos elementos y otros que pudieron descartarse sobre la marcha (como sucede hoy a veces con botellas de alcohol) serían tan escasos que sólo cabe esperar detectarlos en rutas muy intensamente utilizadas o en segmentos de ellas donde su trazado adquiere una elevada redundancia (ver *infra*, p.ej., cerca de pasos o ingresos a quebradas, donde se producen verdaderos embudos que concentran espacialmente

la circulación. Hallazgos de este tipo (cerámica), por ejemplo, son relativamente comunes a lo largo de los caminos Inka.

Otro referente material interculturalmente asociado a rutas de caravanas son los marcadores. Estos podrían variar regional y temporalmente, pudiendo en tal caso ser empleados para indagar fenómenos de regionalización y cambio en estas redes. Los geoglifos, por ejemplo, un hallazgo relativamente frecuente en el desierto del norte de Chile, hasta donde sabemos no han sido registrados en el altiplano o en la vertiente andina oriental. Las apachetas, en cambio, están generalizadas en los caminos andinos y parecen haberlo estado por lo menos desde tiempos inkaicos (Hyslop 1984), a juzgar por su distribución y su frecuente asociación con artefactos prehistóricos tardíos. Quizás sea una simple coincidencia, pero es curioso que otros grupos caravaneros del mundo, como los Twareg (Rodd 1966:293) y los tibetanos (Trinkler 1931:72), construyan rasgos similares y que estén también asociados con prácticas rituales a lo largo de la ruta.

Podría haber cierta relación entre el tamaño de las apachetas y la antigüedad/intensidad de uso de la ruta. Así lo sugieren seis grandes apachetas de más de dos metros de altura que se erigen en el abra de Pozuelos, a solo un kilómetro de la *jarana* del mismo nombre, donde hay un asentamiento Inka de considerable tamaño.

Caminos antiguos podrían estar indicados también por mejoras (mojones, muros de contención, escalones o terraplenes en faldeo). Varios de estos rasgos son considerados característicos del Inkañan (Hyslop 1984), pero algunos de ellos podrían tener un origen anterior.

Lugares para pernoctar

Ningún pueblo caravanero parece realizar inversiones arquitectónicas de importancia para acondicionar sus lugares de pernocta a lo largo de la ruta. Este fenómeno puede obedecer a varias causas, como la brevedad de uso de estos sitios, la variabilidad en las rutas recorridas (las que además recorren territorios ajenos), la ausencia de grandes tradiciones arquitectónicas entre los pueblos caravaneros (por lo general pastores sumamente móviles), o la falta de la organización y mano de obra necesaria para emprender semejantes obras. Edificios específicamente erigidos para albergar caravanas en tránsito, como los *tampus* del sistema vial Inka, los *caravanseraï* del Medio Oriente (Sims 1978) y las *mansio* del imperio Romano (Von Hagen 1967), han sido siempre erigidos por organizaciones estatales, o por poderosos particulares en el seno de ellas, que controlan o patrocinan el tráfico. Dejando de lado estos casos, entonces, podemos generalizar que los lugares de pernocta de caravanas adquieren forma de campamentos, asociados a lo sumo con rasgos arquitectónicos precarios (corrales, parapetos, refugios).

Aún cuando antiguamente se produjera mayor cantidad de desechos en los campamentos, no es probable que estos hayan sido muy abundantes, teniendo en cuenta la brevedad de su ocupación y el limitado rango de actividades que allí se desarrollan. Estos sitios incluirían, a lo sumo, restos de fogones, rocas fracturadas por el calor, cerámica, desechos líticos y algunos fragmentos óseos y macrobotánicos, si fueran sepultados con la suficiente rapidez. Se encontrarían, además, restos de los bienes imperecederos regularmente transportados o de sus contenedores. Por ejemplo, durante una prospección de antiguas rutas de caravanas en el occidente de Lipez, cerca del límite con Chile (Nielsen et al. 1997b), encontramos que todos los campamentos que poseían indicios de uso prehispánico, presentaban también cantidades considerables de mineral de cobre, malaquita y a veces azufre, testimoniando la importancia del tráfico de metales en aquellos momentos (Núñez 1987).

Existen considerables contrastes en la cantidad de indicadores de ocupación presentes en las *jaranas* relevadas durante nuestro viaje y prospecciones. Algunas sólo cuentan con un efímero lente de ceniza testigo de una sola y fugaz ocupación; otras poseen varios parapetos y fogones, algún corral o estructura en U, rocas quemadas y fracturadas y considerables cantidades de desechos, a veces distribuidos como anillos en torno a sectores planos y despejados (áreas de carga/descarga). La principal variable que parece dar cuenta de esta variabilidad es el grado de

reocupación efectiva o anticipada. La probabilidad de detectar estos sitios aumentaría en la medida en que fueran reiteradamente ocupados (concentrando así mayor cantidad de desechos) y en que dicho retorno fuera anticipado (justificando así la construcción de algunas mejoras).

Para analizar esta variación, es conveniente emplear algunos conceptos que aluden a diversos aspectos de la redundancia espacial, o grado de superposición existente entre actividades sucesivamente desarrolladas en un área determinada (Brooks y Yellen 1987:68-69). *Redundancia* se refiere al uso repetido de una localidad; *congruencia* alude al desarrollo de las mismas actividades y con la misma organización espacial en ocupaciones sucesivas. Cuando un lugar es usado y organizado reiteradamente en forma espacialmente congruente se habla de *reuso*; el uso redundante de un lugar sin congruencia se denomina *reocupación*. El grado de redundancia depende de una cantidad de factores ambientales (p.ej., distribución espacial de los recursos vinculados a la actividad en cuestión) y organizacionales (p.ej., frecuencia con que se retorna a una localidad), incluyendo el impacto del comportamiento en el entorno (p.ej., construcción de mejoras con un alto valor de reuso), a los que Dewar y McBride (1992:230) denominan "procesos a mediano plazo."

Como se señaló oportunamente, varias circunstancias parecen atentar contra la redundancia espacial en campamentos, como las preferencias individuales o grupales, diferencias en las distancias recorridas diariamente en el viaje de ida y de vuelta, contingencias surgidas en la jornada. Factores que contribuyen a la redundancia son la concentración relativa de condiciones favorables para acampar (forraje, seguridad, agua, leña, estructuras abandonadas que puedan reusarse, refugios) y de oportunidades para el intercambio (asentamientos eje). Si éstas se encontraran uniformemente distribuidas, los vestigios de campamentos formarían una distribución continua de baja densidad, tal vez inadvertida y en la que sería imposible diferenciar sitios. Por el contrario, si estas condiciones sólo existieran en algunos puntos específicos del trayecto, habría una elevada redundancia que llevaría a la formación de sitios arqueológicos fáciles de detectar.

La incidencia de la concentración relativa de recursos en la redundancia de campamentos queda ilustrada por las variaciones observadas entre las *jaranas* de los sectores oeste y este de Lípez. En el oeste, particularmente en el paisaje volcánico de altura situado entre Quetena y el límite con Chile, los lugares aptos para acampar (ojos de agua y vegas) son escasos y muy circunscriptos, separados por largos tramos del más absoluto desierto. Aquí los campamentos subactuales (llamados "alojamientos de arrieros" por los lugareños) son muy visibles, incluyendo parapetos, corrales o estructuras en U regularmente mantenidas y concentraciones de residuos densas y claramente definidas. Los 25 campamentos de caravanas relevados en esta zona durante nuestras prospecciones (Nielsen et al. 1997b) poseían también artefactos prehispánicos tipológicamente atribuibles a los Períodos Medio, Tardío o Inka.

El accidentado y heterogéneo paisaje de valles y quebradas en la vertiente oriental andina, en cambio, ofrece mayor cantidad de oportunidades a las tropas en busca de lugares para pasar la noche, resultando en una diversidad de expresiones arqueológicas de esta actividad. En lugares donde las condiciones apropiadas se distribuyen sobre un área extensa, como en las quebradas que bajan desde el altiplano hacia los grandes drenajes del este (p.ej., Río Grande de San Juan), los campamentos apenas poseen indicios de ocupación previa (un par de fogones y algunos ítems perecederos a lo sumo) o carecen totalmente de ellos. Recorriendo quebradas como Chilco o Candelaria (las preferidas por los arrieros de Lípez para bajar al valle de Tupiza) en las tardes de invierno, es común observar fogones distribuidos a lo largo de los márgenes del río, a intervalos de 100-200 m, aprovechando el reparo que ofrecen barrancas, afloramientos o corrales abandonados.

Parece haber mayor redundancia en dos contextos: (1) cerca de pasos montañosos, donde senderos alternativos tienden a converger en uno y (2) en lugares elevados, donde el entorno replica algunas de las características del altiplano, particularmente cerca de las nacientes de quebradas, puesto que las caravanas suelen detenerse aquí para descansar y alimentar las llamas antes (o después) de enfrentar las condiciones desfavorables del valle. Aquí las *jaranas* pueden tener parapetos, áreas de carga/descarga bien mantenidas y varios fogones.

Es preciso recordar que las estructuras abandonadas (corrales, puestos de pastoreo, cercos) se encuentran entre los recursos buscados al elegir lugares para acampar. Este fenómeno podría introducir considerables anomalías cronológicas, en la medida en que antiguos asentamientos podrían "atraer" a las caravanas en ruta.

La preservación arqueológica de la estructura espacial de los campamentos dependería del grado de congruencia existente entre sucesivas ocupaciones. El reuso de algunos de los rasgos ocasionalmente presentes en las *jaranas*, como las áreas de carga/descarga y los parapetos, es el principal factor que sustenta esta posibilidad. El uso frecuente de áreas de carga/descarga, por ejemplo, genera a veces acumulaciones de desechos en forma de anillo, aunque es improbable que este patrón quede preservado a menos que el sitio sea continuamente ocupado por pocos años, antes que ligeros cambios en la posición de las actividades lo desdibujen. También los parapetos son ocasionalmente reusados y mantenidos en zonas frías y ventosas, generando concentraciones de residuos inmediatamente hacia el este (dirección hacia la que invariablemente abren dichas estructuras). No obstante, la escasa longevidad relativa de estos rasgos, sumada a su bajo costo de reemplazo y a la tendencia a no reusar fogones para evitar su limpieza, hacen poco probable que se desarrollen a mediano o largo plazo estructuras de sitio lo suficientemente marcadas como para ser interpretables. Si esta conclusión es correcta (lo que puede contrastarse arqueológicamente), cuando elevados grados de reocupación tornen reconocibles los sitios de campamento, estos tenderán a poseer estructuras indiferenciadas y escasamente estratificadas, lo que representaría un obstáculo para reconstruir su cronología y organización interna a partir de datos de excavación.

Un uso más congruente del espacio parece tener lugar cuando hay corrales presentes, aunque por lo general en estos casos los arrieros los emplean como áreas de carga/descarga y parapetos para cocinar y descansar, resultando así un área discreta de uso intensivo pero multifuncional. Las cuevas podrían generar altos niveles de redundancia espacial (y tal vez congruencia), pero poco podemos agregar sobre esta posibilidad ya que no hemos tenido oportunidad de observar su uso como lugares de campamento.

Sería interesante explorar mediante el análisis de un área de campamento reiteradamente ocupada, si los conjuntos presentes revelan menor diversidad relativa (Kintigh 1984) que colecciones contemporáneas de sitios residenciales, pudiendo emplearse categorías funcionales o estilísticas, lo que revelaría que el conjunto se origina en numerosas repeticiones de un rango muy limitado de actividades. Esto sería útil para resolver situaciones de equifinalidad como la que se presenta en la arqueología de Sud López entre campamentos y lugares de habitación, que también se presentan como sitios pequeños, sin arquitectura superficial, ni depósitos estratificados.

Asentamientos Eje

Además de contener los productos del tráfico (Núñez y Dillehay 1995:166), asentamientos permanentes revelarían su carácter de puntos de articulación caravanera por la presencia de campamentos recurrentes en sus alrededores (fogones, parapetos, dispersiones poco densas de artefactos), incluyendo tal vez estructuras para facilitar el encierro de las llamas durante el desarrollo de las transacciones. Estos sectores tenderían a ubicarse en campos abiertos, con acceso a pasturas (si las hubiera), quizás segregados de la infraestructura productiva existente para evitar conflictos con la comunidad local.

Prospecciones intensivas en los alrededores del gran conglomerado tardío de Los Amarillos (Quebrada de Humahuaca, Jujuy) han revelado evidencias de este tipo: corrales con o sin pequeños refugios asociados, desechos en muy baja densidad pero distribuidos en forma continua sobre una elevada meseta al este del sitio, parapetos aislados, a veces con desechos líticos asociados y posibles fogones (Nielsen et al. 1997a). Vestigios similares se encuentran en las terrazas altas en la margen izquierda del Río Grande, frente al Pukará de Yakoraite, al pie de Campo Morado y

sospechamos que serán descubiertas en torno a muchos de los conglomerados contemporáneos de la región al intensificar las prospecciones.

La segregación de las áreas de campamento de caravanas tiene una simple raíz funcional (v.gr., la necesidad de los arrieros de ocuparse de sus animales y las innumerables dificultades que significaría ingresarlos a asentamientos conglomerados), por lo que no es un fenómeno privativo de los Andes, como lo indica la siguiente descripción:

“Inmediatamente al norte de Timbuktu se encuentra un fuerte amurallado... y más allá de este fuerte hay una zona arenosa llamada *Abaradian*, o suburbio de los camellos, donde los camellos son descargados, y donde se concentran en un costado un gran número de chozas bajas y escuálidas ocupadas por la población que atiende las caravanas...” (Barrows 1927:153, nuestra traducción)

Otra característica de los grandes conglomerados probablemente relacionada al tema que estamos tratando son los complejos de corrales frecuentemente situados en su periferia, normalmente en asociación con vías de acceso (Nielsen 1996b). Estas estructuras pudieron servir, entre otras funciones, como áreas de carga/descarga para caravanas visitando la comunidad.

Sitios Rituales

No sabemos si los caravaneros prehispánicos poseían sitios rituales análogos a los descriptos; de hecho, ignoramos si los arrieros actuales de otras partes del altiplano boliviano los poseen. Menos aún se justifica el supuesto de que sus cosmovisiones o prácticas rituales hayan tenido alguna semejanza con las de los llameros del presente. Pero si los principios organizacionales que regulan su uso fueran comparables a los actuales (v.gr., segregación y redundancia espacial, excepcionalidad de los descartes, etc.), los sitios rituales (cuando estuvieron presentes) podrían encontrarse entre los vestigios arqueológicos más visibles de las rutas de caravanas. De cualquier modo, esta posibilidad debería ser evaluada en casos específicos mediante evidencias arqueológicas.

Por cierto, la detección de estos sitios difícilmente daría acceso a los detalles del universo simbólico del pasado, pero su rígida organización interna, localización y la naturaleza de los desechos asociados, permitirían quizás, identificar arqueológicamente la presencia de estructuras recurrentes en la *conducta ritual*, delineando sus rasgos fundamentales y sus variaciones en el espacio y el tiempo. Así, por ejemplo, un arqueólogo prospectando las rutas actuales no podría inferir que las hileras de piedra significan los deseos del arriero o que el sentido de los *kowaks* mayores es invocar la protección de los Mallkus en el viaje; pero podría concluir que el posicionamiento respecto a ejes de orientación o la vinculación con las montañas son factores esenciales en la organización de estas prácticas, que incluyen la ingesta de alcohol y la incineración de objetos y que en ellas participa un número reducido de personas.

Si los sitios rituales existieran, deberían ubicarse en lugares particularmente aptos para el descanso de la tropa. Consideramos la necesidad periódica de descansos una característica invariable de los viajes de caravanas a larga distancia. Si las ceremonias demandaran cierto tiempo para su preparación y desarrollo, o sirvieran al mantenimiento de vínculos sociales entre arrieros (como a veces lo hacen en la actualidad), también sería posible generalizar su asociación con al menos algunas de las etapas de reposo. Posiblemente se ubicarían en lugares apartados de áreas intensamente ocupadas por las poblaciones agricultoras locales, en la medida en que estas prácticas se vincularan a la formación de una identidad propia entre los caravaneros, como grupo étnico o como sector social diferenciado.

Estadías más prolongadas, sumadas a la redundancia espacial que produciría la presencia de un sitio ritual, generaría elevados índices de reocupación en los campamentos situados en sus proximidades.

Dado que una de las características del ritual es la reproducción de cosmovisiones y premisas de acción de las que participan los miembros de una sociedad, cabe esperar que los ámbitos rituales contengan rasgos de cierta durabilidad y que sean reusados en forma espacialmente congruente, resultando en estructuras arqueológicas nítidas.

Los artefactos de valor ritual tienden a ser conservados en todas las culturas, por lo que es poco probable que sean descartados en sitios rituales a lo largo de la ruta. Antes bien, debería encontrarse en las residencias de los caravaneros o formando parte de depósitos especiales (p.ej., inhumaciones u ofrendas). Los llameros de Cerrillos, por ejemplo, parecen conservar indefinidamente sus *animeros* o cencerros de bronce, renovando periódicamente su soporte y ornamentos, pasándolos de generación en generación. Cuando no viajan, los guardan en el *cabildu* junto a otros objetos rituales (e.g., Tata reyes, yuros chicheros, plumas de flamenco), incluyendo antiguos cencerros que necesitan ser reparados. Quizás no sea enteramente el producto de sesgos de muestreo que la mayoría de los cencerros prehispánicos hayan sido encontrados en contextos funerarios. No obstante, muchas prácticas rituales incluyen el descarte de elementos que son abandonados como ofrenda, desechados, intencionalmente destruidos, incinerados o enterrados. Si se encontraran entre ellos materiales imperecederos, sus características excepcionales permitirían identificarlos como "basura ceremonial" (*sensu* Walker 1995).

Las expresiones arqueológicas hasta ahora interpretadas como producto de rituales caravaneros reúnen algunos de estos rasgos; como las estructuras de muros y cajas (Berenguer 1994; Sinclair 1994) y sitios con ciertos tipos de arte rupestre (Núñez 1985; Yacobaccio 1979). Lo mismo cabe decir de los *tapados* o concentraciones de mineral de cobre y cuentas de collar confeccionadas en toba y malaquita encontradas en puntos elevados a lo largo de antiguas rutas de caravanas en el occidente de Lízpez (Nielsen et al. 1997b). Hemos encontrado concentraciones similares en la Quebrada de Humahuaca (Argentina), en altos pasos montañosos, lejos de asentamientos conocidos (e.g., Abra de Cosmate, Abra de Chasquillas, Abra del Pueblo [Nielsen 1989]) y en cimas de montañas de poca altura (p.ej., Cerro Agua Colorada, Cerro Negro). En este último caso, encontramos asociado un fragmento de *keru*, forma a la que habitualmente se atribuye función ritual. No es posible determinar con los datos disponibles si estos hallazgos se relacionan a prácticas rituales locales (quizás ampliamente difundidas en la época) o revelan la presencia de caravanas en tránsito por el territorio, pero un estudio sistemático de esta clase de evidencias permitiría contrastar estas hipótesis alternativas.

CONCLUSION

La existencia de desplazamientos de bienes a grandes distancias en los Andes Centro-Sur desde la etapa precerámica (Aguerre et al. 1973) es un hecho reconocido desde hace tiempo en la literatura. Creemos que lo importante ahora es determinar para diferentes épocas y regiones cuáles fueron los mecanismos específicos responsables de este fenómeno y los diversos contextos sociales y económicos en que se desarrolló. Una posibilidad de contribuir a entender estos temas reside en centrar la investigación en las caravanas y los caravaneros mismos, antes que en una las consecuencias de su actividad (v.gr., bienes alóctonos presentes en asentamientos agrícolas) como ha sido la tendencia hasta ahora.

Con este propósito último, hemos considerado en detalle los viajes a larga distancia actuales de los llameros de Sud Lízpez, uno de las zonas en los Andes donde esta actividad es más persistente, buscando identificar sus probables correlatos materiales. Analizamos los principios organizativos que regulan el comportamiento de las caravanas y sus residuos en diversos contextos, extrayendo varias proposiciones generales que podrían servir para detectar los vestigios arqueológicos de caravanas prehistóricas. Dadas las limitaciones de los datos que las sustentan, estas proposiciones deben ser contrastadas y ampliadas mediante el análisis de otros ejemplos etnográficos. Más aún,

algunas de ellas se ofrecen sólo como hipótesis particulares a contrastar en casos específicos con evidencias arqueológicas independientes, particularmente cuando conciernen a prácticas rituales o al diseño del circuito de tráfico, conductas que responden a factores más complejos y poco conocidos aún.

AGRADECIMIENTOS

Estoy en deuda, ante todo, con los llameros de Cerrillos por su amistad y paciencia. Los trabajos de campo que sustentan esta investigación fueron financiados por Wenner-Gren Foundation for Anthropological Research, National Science Foundation y la University of Arizona (Tucson). Deseo expresar mi gratitud a Eduardo Berberían, con quien viajé por primera vez a Lípez hace muchos años, y a Michael B. Schiffer, sin cuyo estímulo jamás hubiera concluido este estudio.

NOTAS

- ¹ La información en que se basa este artículo fue recogida durante un total de 10 meses de trabajo de campo realizado en Cerrillos entre 1991 y 1995. En un trabajo anterior (Nielsen 1996a) nos referimos a esta comunidad bajo el pseudónimo de Karwani.
- ² Los aspectos dinámicos del sistema de asentamiento en la zona han sido tratados en Nielsen 1996a.
- ³ *Jarana* se refiere a una zona más o menos acotada donde se acampa. Dentro de ella, puede haber varios *alojamientos*, lugares específicos donde se puede *jarar*. Finalmente, se denomina *jara* al campamento ya establecido: el equipaje, el fogón y la organización espacial que los caracteriza.
- ⁴ Los pastores de Lípez (como en otras partes del altiplano de Bolivia) ordenan el espacio en relación a referentes naturales y simbólicos. Al frente es el naciente y la vida; atrás el poniente, la muerte; a la derecha, el sur, lo masculino, exterior; a la izquierda, el norte, lo femenino, doméstico. Estas concepciones se ponen de manifiesto en la organización regular de la conducta en múltiples contextos, como la disposición de los edificios y altares en el espacio doméstico, las ceremonias y la organización de las *jaras*.
- ⁵ No parece haber una estructura específicamente destinada a dormir en las viviendas. Esta actividad se realiza por lo general en la despensa (habitación a la derecha) o en el *cabildu*. Muy raramente se utiliza la cocina.

BIBLIOGRAFIA

- Aguerre, A. *et al.*
1973. Hallazgos de un sitio acerámico en la Quebrada de Inca Cueva (Prov. de Jujuy). *Relaciones N.S.* VII:197-236. Soc. Arg. de Antropología.
- Barrows, D.P.
1927. *Impressions of Morocco, Timbaktu, and the Western Sudan*. The Century Co., New York.
- Berenguer, J
1994. Asentamientos, Caravaneros y Tráfico de Larga Distancia en el Norte de Chile: El Caso de Santa Bárbara. En *De Costa a Selva*, editado por M. E. Albeck, pp. 17-50. Instituto Interdisciplinario Tilcara, Tilcara.
- Binford, L. R.
1967. Smudge Pits and Hide Smoking: The Use of Analogy in Archaeological Reasoning. *American Antiquity* 32:1-12.
1981. Middle Range Research and the Role of Actualistic Studies. *Bones*, pp. 21-30. Academic Press, New York.
1982. The Archaeology of Place. *Journal of Anthropological Archaeology* 1:5-31.

- Boman, E.
1991 [1908] *Antigüedades de la Región Andina de la República Argentina y del Desierto de Atacama*. Universidad Nacional de Jujuy, S. S. de Jujuy.
- Brooks, A. S. y J. E. Yellen
1987. The Preservation of Activity Areas in the Archaeological Record: Ethnoarchaeological and Archaeological Work in Northwest Ngamiland, Botswana. En *Method and Theory for Activity Area Research*, editado por S. Kent, pp. 63-106. Columbia University Press, New York.
- Browman, D. L.
1974. Pastoral Nomadism in the Andes. *Current Anthropology* 15:188-196.
1981. New Light on Andean Tiwanaku. *American Scientist* 69:408-419.
1984. Tiwanaku: Development of Interzonal Trade and Economic Expansion in the Altiplano. En *Social and Economic Organization in the Prehispanic Andes*, editado por D. L. Browman, R. L. Burger y M. A. Rivera, pp. 117-131. BAR International Series 194, Oxford.
1995. Información y Manejo de Riesgo de los Fleteros de Llamas de los Andes Centro-Sur. *Zoarqueología de Camélidos* 1:23-42. Grupo de Zoarqueología de Camélidos, Buenos Aires.
- Capoche, L.
1959 [1585] Relación General de la Villa Imperial de Potosí. En *Biblioteca de Autores Españoles*, Tomo 122. Madrid.
- Condarco, R.
1971. Simbiosis Interzonal. En *El Escenario Andino y el Hombre*, pp. 537-551. Renovación, La Paz.
- Custred, G.
1974. Llameros y Comercio Interregional. En *Reciprocidad e Intercambio en los Andes Peruanos*, editado por G. Alberti y E. Mayer, pp. 252-289. Instituto de Estudio Peruanos, Lima.
- D'Altroy, T. N.
1992. *Provincial Power in the Inka Empire*. Smithsonian Institution Press, Washington.
- Dewar, R. E. y K. A. McBride
1992. Remnant Settlement Patterns. En *Space, Time, and Archaeological Landscapes*, editado por J. Rössignol y L. Wandsnider, pp. 227-255. Plenum, New York.
- Flores Ochoa, J. A.
1968. *Los Pastores de Paratía: Una Introducción a su Estudio*. Serie Antropología Social 10. Instituto Indigenista Americano, México.
1983. Pastoreo de Llamas y Alpacas en los Andes: Balance Bibliográfico. *Revista Andina* 1:175-218.
- Foley, R.
1981. A Model of Regional Archaeological Structure. *Proceedings of the Prehistoric Society* 47:1-17.
- Gándara, M.
1990. La Analogía Etnográfica como Heurística: Lógica Muestreal, Dominios Ontológicos e Historicidad. En *Etnoarqueología: Coloquio Bosch-Gimpera*, editado por Y. Sugiura y M. C. Serra, pp. 43-82. Universidad Autónoma de México, México D.F.
- Gould, R. A.
1980. *Living Archaeology*. Cambridge University Press, Cambridge.
- Harris, O.
1982. Labour and Produce in an Ethnic Economy. En *Ecology and Exchange in the Andes*, editado por D. Lehmann. Cambridge University Press, Cambridge.
- Hodder, I.
1982. *The Present Past: An Introduction to Anthropology for Archaeologists*. Batsford, London.
1987. The Meaning of Discard: Ashes and Domestic Space in Baringo. En *Method and Theory in Activity Area Research*, editado por S. Kent, pp. 424-448. Columbia University Press, New York.

- Hyslop, J.
1984. *The Inka Road System*. Academic Press, New York.
- Khazanov, A. M.
1984. *Nomads and the Outside World*. Cambridge University Press, Cambridge.
- Kintigh, K.
1984. Measuring Archaeological Diversity by Comparison with Simulated Assemblages. *American Antiquity* 49:44-54.
- Kolata, A. L.
1993. *The Tiwanaku: Portrait of an Andean Civilization*. Blackwell, Cambridge.
- Krapovickas, P.
Algunos Tipos Cerámicos de Yavi Chico. *Actas y Trabajos del Primer Congreso de Arqueología Argentina*, pp. 293-300. Buenos Aires.
- Lecoq, P.
1987. Caravanes de Lamas, Sel et Echanges dans une Communauté de Potosi, en Bolivie. *Bulletin de l'Institut Français d'Etudes Andines* 16(3-4):1-38.
- Love, T.
1988. Andean Interzonal Bartering: Why Does it Persist in a Cash-Market Economy? *Michigan Discussions in Anthropology* 8:87-100.
1988. Una Ruta 'de la Sal' en el Sud Boliviano: Informe del Viaje de Trueque Anual de una Caravana de Llamas. *Revista del Museo Nacional de Etnografía y Folklore* 1-2:163-216. La Paz.
- Lozano Machuca, J.
1991 [1581] Carta del Factor de Potosí... al Virrey del Perú. *Relaciones Geográficas de Indias*, Vol. 2:21-28. Madrid.
- Mamaní, H. E.
1997. *Organización Espacial de las Sociedades Agropastoriles Prehispánicas en el Sector Occidental de la Cuenca de Pozuelos*. Tesis de Licenciatura, F.H. y C.S., Universidad Nacional de Jujuy, S. S. de Jujuy.
- Murra, J. V.
1972. El Control Vertical de un Máximo de Pisos Ecológicos en la Economía de las Sociedades Andinas. *Visita a la Provincia de León de Huánuco*, pp. 429-476. Universidad Hermilio Valdizán, Huánuco.
- Molina Rivero, R.
1987. La Tradicionalidad como Medio de Articulación al Mercado: Una Comunidad Pastoril en Oruro. En *La Participación Indígena en los Mercados Surandinos*, editado por O. Harris, B. Larson y E. Tandeter, pp. 603-636. Centro de Estudios de la Realidad Económica y Social, La Paz.
- Nielsen, A. E.
1989. *La Ocupación Indígena del Territorio Humahuaca Oriental durante los Períodos de Desarrollos Regionales e Inka*. Tesis Doctoral, Universidad Nacional de Córdoba, Córdoba.
1996a Competencia Territorial y Riqueza Pastoril en una Comunidad del Sur de los Andes Centrales. *Zoarqueología de Camélidos* 2:67-90. Grupo de Zooarqueología de Camélidos, Buenos Aires.
1996b Estructuras y Jerarquías de Asentamiento en Humahuaca (Jujuy, Argentina) en Vísperas de la Invasión Europea. *XXV Aniversario del Museo Arqueológico Eduardo Casanova*, pp. 99-109. Instituto Interdisciplinario Tilcara, Tilcara.
1997. De Aymaras y Uros. *Actas del XIV Congreso Chileno de Arqueología*, Copiapó. En prensa.
MS. *Andean Caravans: An Ethnoarchaeological Study*. Ph.D. dissertation. University of Arizona, Tucson.
- Nielsen, A. E.; J. C. Avalos y K. A. Menacho
1997a Lejos de la Ruta Sin un Pucará. *Cuadernos* 9. San Salvador de Jujuy.

- Nielsen, A. E.; M. Vázquez; P. A. Trenque y C. Angiorama
1997b Arqueología de la Reserva Nacional de Fauna Andina "Eduardo Avaroa." Informe presentado a Swedforest Intl., La Paz. MS.
- Núñez, L.
1976. Geoglifos y Tráfico de Caravanas en el Desierto Chileno. *Homenaje al Dr. R.P. Gustavo Le Paige S.J.*, pp. 147-201. Universidad del Norte, Antofagasta.
1985. Petroglifos y Tráfico en el Desierto Chileno. *Estudios en Arte Rupestre*, pp. 243-263. Museo Chileno de Arte Precolombino, Santiago.
1987. El Tráfico de Metales en el Area Centro-Sur Andina: Factos y Expectativas. *Cuadernos del Instituto Nacional de Antropología* 12:73-107. Buenos Aires.
- Núñez, L. y T. S. Dillehay
1995 [1979] *Movilidad Giratoria, Armonía Social y Desarrollo en los Andes Meridionales: Patrones de Tráfico e Interacción Económica*. Universidad Católica del Norte, Antofagasta. Segunda Edición.
- Palacios R., F.
1988. Tecnología del Pastoreo. En *Llamichos y Paqocheros: Pastores de Llamas y Alpacas*, editado por J. A. Flores Ochoa, pp. 87-99. Centro de Estudios Andinos Cuzco, Cuzco.
- Platt, T.
1987. Calendarios Tributarios e Intervención Mercantil. La Articulación Estacional de los Ayllus de Lipez con el Mercado Minero Potosino (siglo XIX). En *La Participación Indígena en los Mercados Surandinos*, editado por O. Harris, B. Larson y E. Tandeter, pp. 472-557. Centro de Estudios de la Realidad Económica y Social, La Paz.
- Poma de Ayala, G.
1980 [1615] *Nueva Crónica y Buen Gobierno*. Siglo XXI, Barcelona.
- Raffino, R. A.; R.J. Alvis; D.E. Olivera y J.R. Palma
1986. La Instalación Inka en la Sección Andina Meridional de Bolivia y Extremo Boreal de Argentina. En *El Imperio Inka: Actualización y Perspectivas por Registros Arqueológicos y Etnohistóricos*, pp. 63-131. Ed. Comechingonia, Córdoba.
- Real Academia Española
1970. *Diccionario de la Lengua Española*, 19ª edición. Madrid.
- Rodd, F.
1966 [1926] *People of the Veil*. Anthropological Publications, Oosterhout.
- Rojas, R. E.
1991. *Estudio de la Producción Agropecuaria en Dos Microrregiones de las Provincias Nor, Sud Lipez y Quijarro*. Centro de Estudios y Proyectos, La Paz.
- Sáenz, C.
1991. Lords of the Waste: Predation, Pastoral Production, and the Process of Stratification among the Eastern Twaregs. En *Chieftdoms: Power, Economy, and Ideology*, editado por T. K. Earle, pp. 100-118. Cambridge University Press, Cambridge.
- Schafer, E. H.
1963. *The Golden Peaches of Samarkand*. University of California Press, Berkeley.
- Schiffer, M. B.
1978. Methodological Issues in Ethnoarchaeology. En *Explorations in Ethnoarchaeology*, editado por R. Gould, pp. 229-247. University of New Mexico Press, Albuquerque.
1981. Some Issues in the Philosophy of Archaeology. *American Antiquity* 46:899-908.
1987. *Formation Processes of the Archaeological Record*. University of New Mexico Press, Albuquerque.
- Sims, E.
1978. Trade and Travel: Markets and Caravanserais. En *Architecture of the Islamic World*, editado por G. Michell, pp. 80-111. William Morrow and Co., New York.

- Sinclair, C.
1994. Los Sitios de 'Muros y Cajas' del Río Loa y su Relación con el Tráfico de Caravanas. En *De Costa a Selva*, editado por M. E. Albeck, pp. 51-76. Instituto Interdisciplinario Tilcara, Tilcara.
- Stanish, C.
1992. *Ancient Andean Political Economy*. The University of Texas Press, Austin.
- Trinkler, E.
1931. *The Stormswept Roof of Asia: By Yak, Camel and Sheep Caravan in Tibet, Chinese Turkestan and over the Kara-Koran*. Seely, Service and Co., London.
- Von Hagen, V.
1967. *The Roads that Led to Rome*. The World Publishing Co., New York.
- Walker, W. H.
1995. Ceremonial Trash? En *Expanding Archaeology*, editado por J. Skibo, W. H. Walker y A. E. Nielsen, pp. 67-79. University of Utah Press, Salt Lake City.
- Webster, S.
1973. Native Pastoralism in the South Andes. *Ethnology* 12(2):115-134.
- West, T.
1981. Llama Caravans of the Andes. *Natural History* 90(12):62-73.
- Wylie, A.
1985. The Reaction Against Analogy. En *Advances in Archaeological Method and Theory*, Vol. 8, editado por M. B. Schiffer, pp. 63-111. Academic Press, New York.
- Yacobaccio, H. D.
1979. Arte Rupestre y Tráfico de Caravanas en la Puna de Jujuy. Trabajo presentado a las Jornadas de Arqueología del Noroeste Argentino, Universidad del Salvador, Buenos Aires.
1991. Información Actual, Analogía e Interpretación del Registro Arqueológico. *Shincal* 3:185-194.
- Yellen, J.
1977. *Archaeological Approaches to the Present: Models for Reconstructing the Past*. Academic Press, New York.