

El *Qhapaqñan* en el sector medio de la Quebrada de Humahuaca, Jujuy

Solange Fernández Do Rio¹ y Pablo Adolfo Ochoa²

Resumen

El presente trabajo tiene por objeto dar a conocer los primeros resultados de las prospecciones del camino incaico que se están realizando en el sector medio de la Quebrada de Humahuaca, provincia de Jujuy, Argentina. El objetivo final es estudiar el impacto de la conquista incaica sobre las poblaciones locales del sector mencionado, así como las características que tuvo su incorporación al *Tawantinsuyu*. Analizaremos las características de la red vial imperial en términos de la creación de una nueva espacialidad a raíz de su construcción. En este caso, nos ocuparemos de la sección meridional del ramal Humahuaca del *Qhapaqñan*, la que se extiende desde Tilcara hasta el Angosto de Yacoraite, cubriendo una extensión aproximada de 25 kilómetros. A esto agregamos nueva información acerca de otros tramos hallados que vinculan a la quebrada troncal con los valles del este, representando una extensión total de 60 kilómetros aproximadamente.

Creemos necesario profundizar este tema ya que, si bien existen datos acerca del recorrido del *Qhapaqñan* en la Puna de Jujuy, para nuestra área de estudio no se posee información detallada.

Palabras clave: *Qhapaqñan* - expansión imperial - enclaves de control - Quebrada de Humahuaca

Abstract

The aim of this paper is to show new information about the Inca Road System. It is being obtained from actual investigations that are carried on at the Middle Sector of Quebrada de Humahuaca, Jujuy Province, Argentina. The main objective is to study the Inca impact on local populations of this area as well as the characteristics its incorporation produced. We will analyze the Inca road characteristics in terms of the creation of a new spatiality, the Inca. In this case, we will study the Humahuaca-ramal, emphasizing the Meridional Section of the *Qhapaqñan*. This goes from Tilcara to Angosto de Yacoraite, occupying 25 kilometers long approximately. We aggregate new evidence on bifurcations that connect the main Quebrada to Valles Orientales, which represents an extension of 60 kilometers in total. We believe it is necessary to emphasize this theme due to the absence of information about the trajectory at Quebrada de Humahuaca, and as a clue element to compare with the information available about the Inca Road through the Puna.

Key words: *Qhapaqñan* - imperial expansion - control enclaves - Quebrada de Humahuaca

¹ Instituto Interdisciplinario de Tilcara, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad Nacional de Buenos Aires - CONICET. solfdr@yahoo.com

² Instituto Interdisciplinario de Tilcara, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad Nacional de Buenos Aires. pabloadolfochoa@yahoo.com.ar

Introducción

El presente trabajo tiene por objeto dar a conocer los primeros resultados de las prospecciones del camino incaico que se están realizando en el sector medio de la Quebrada de Humahuaca, provincia de Jujuy, Argentina³. El objetivo principal es estudiar el impacto de la conquista incaica sobre las poblaciones locales del sector mencionado, así como las características que tuvo su incorporación al *Tawantinsuyu*.

Los objetivos propuestos son los siguientes: a) obtener información detallada del trazado del camino incaico en el sector medio de la Quebrada de Humahuaca; b) detectar estructuras asociadas a él; y c) establecer la estrategia de conquista incaica en la región en estudio a partir de analizar la funcionalidad de los sitios arqueológicos vinculados por la red vial.

Se describe en detalle el ramal meridional del *Qhapaqñan*, el cual se extiende desde la localidad de Tilcara (23°35'65"S y 65°24'58"O) hasta el Angosto de Yacoraita (23°22'19"S y 65°20'11"O), cubriendo una extensión aproximada de 25 kilómetros. A esto se agrega nueva información acerca de otros tramos hallados que vinculan a la quebrada troncal con los valles del este, representando una extensión total de 60 kilómetros aproximadamente. Si bien existen datos acerca del recorrido del *Qhapaqñan* en la Puna de Jujuy, para nuestra área de estudio no se poseía información detallada.

La Quebrada de Humahuaca

Desde un marco geomorfológico, el extremo noroccidental del territorio argentino (donde se ubica la Quebrada de Humahuaca) está formado por el bloque de la Puna, que constituye la prolongación meridional del altiplano peruano-boliviano. En su borde oriental y sudoriental, la Puna está limitada por el sistema orográfico de la Cordillera Oriental. A esta última la forman un conjunto de elevadas cadenas montañosas que corren en dirección predominante norte-sur. Dichos cordones montañosos están separados por profundos valles mesotérmicos longitudinales o bolsones paralelos con orientación noreste-sudoeste: Quebradas de Humahuaca, del Toro y Valle Calchaquí Norte. Estas quebradas constituyen las vías naturales de comunicación entre el altiplano y los valles meridionales y tierras bajas. Hacia el oriente, este conjunto de sierras y quebradas está limitado por el sistema de las sierras sub-andinas que lo separa de la gran planicie del Chaco.

La Quebrada de Humahuaca se presenta como un estrecho valle longitudinal (150 kilómetros norte-sur y 2 a 3 kilómetros de ancho) que integra el sistema orográfico de la Cordillera Oriental. Se extiende desde la ciudad de San Salvador de Jujuy (24°10'S) hasta las proximidades de Iturbe (Negra Muerta: 22°55'S), donde se unen el río Cóndor con el de La Cueva para formar el Río Grande de Jujuy. Éste atraviesa la quebrada en toda su longitud y es tributario del Bermejo, perteneciendo por lo tanto a la cuenca del Plata.

La mencionada quebrada está limitada por dos grandes cordones montañosos paralelos pertenecientes a la Cordillera Oriental, los cuales presentan una morfología asimétrica en cuanto a sus laderas: las largas faldas occidentales descienden suave y pau-

³ Estas investigaciones forman parte los trabajos que se están realizando en el marco del Proyecto «La Arqueología como discurso sobre el pasado y como práctica en el presente» (Resolución CD N°3223/08 Expte: 840177) de la Facultad de Filosofía y Letras. Universidad de Buenos Aires.

latinamente (Purmamarca, Huichairas, Jue-lla, Yacoraite,); mientras que las laderas orientales, más cortas (que en realidad son líneas de falla), caen abruptamente sobre el valle con una pendiente de hasta 30° (La Huerta, Calete). Al mismo tiempo, a lo largo de su extensión, la Quebrada de Humahuaca presenta un gran desnivel. Mientras que en San Salvador de Jujuy se encuentra a 1.258 msnm, en su límite norte (unión del río Cóndor con el de La Cueva) está a 3.343 msnm.

Las primeras evidencias materiales de filiación incaica en el registro arqueológico del noroeste argentino aparecen hacia el 1400 d. C. Varios investigadores han estudiado el impacto del dominio inca en la Quebrada de Humahuaca. Entre ellos, destacamos los trabajos de Cremonte (2005, 2006), Cremonte y Williams (2007), Fumagalli (2003), González (1980), Lorandi (1980, 1983), Nielsen (1989, 1995, 1997, 2003), Nielsen y Walker (1999), Palma (1998, 2000, 2007), Raffino (1981, 1988, 1993), Raffino *et al.* (1983, 1986).

La manipulación y reestructuración de los espacios implementada por los incas no sólo reencauzó el movimiento e introdujo nuevas relaciones sociales, sino que produjo cambios en éstas acompañados de un nuevo orden social. La mayor consecuencia inmediata de la ocupación incaica de la región es, a nuestro entender, el gran movimiento demográfico que produjo un dramático cambio en el paisaje anterior. Este nuevo espacio es ahora más jerarquizado y diferenciado sugiriendo el desplazamiento no sólo de gente sino de los previos centros poder (Nielsen 2003).

En la Quebrada de Humahuaca, los incas construyeron instalaciones dentro de centros locales preexistentes. Existen algunas excepciones que se relacionan con la infraestructura vial como los tambos y *chaski-*

wasis, y/o con funciones militares, por ejemplo, *pukaras*. En el primer caso, este fenómeno puede sugerir que las poblaciones inca y local interactuaron pacíficamente, sin embargo existen evidencias de destrucción de parte de asentamientos locales para el momento inca (Nielsen 2007, Nielsen y Walker 1999, Fernández Do Rio 2008).

Los *pukaras*, junto a la mayor y más rápida comunicación entre poblados a través del desarrollo infraestructural del *Qhapaqñan*, debieron facilitar el control ejercido por el *Tawantinsuyu*. Existieron diferentes estrategias de conquista implementadas por el estado inca según el área y las características de las poblaciones locales de la región a incorporar. Siguiendo a Berenguer (2007) las diferencias constructivas que la red vial incaica muestra a lo largo de su extensión, más allá de la topografía diferencial, debieron tener que ver con este hecho.

Antecedentes de estudios del Qhapaqñan en la región

Sin lugar a dudas, los trabajos de Strube Erdman (1964) y luego Hyslop (1984, 1992) constituyen una valiosa fuente de información en cuanto a las características de la red vial incaica. El primer autor, basándose en fuentes escritas antiguas y modernas, realizó varios mapas que incluyen gran parte del territorio imperial. Su trabajo comprende una detallada documentación del camino incaico en toda la extensión del *Tawantinsuyu*.

Por otra parte, Hyslop realizó una de las más completas investigaciones arqueológicas de la red vial imperial inca. A partir del análisis de documentación histórica y de datos arqueológicos, no sólo determina que la extensión de la mencionada red vial habría sido de 24.000 kilómetros aproximadamente, sino que también establece una

tipología de caminos y asentamientos-estructuras asociados a ellos. Para este autor, el camino vial incaico estuvo destinado principalmente a la obtención, administración, movilización y protección de los lugares donde se encontraba mano de obra. Asimismo, Hyslop propone el uso de los caminos como símbolo o «bandera» del estado inca debido a su alta visibilidad y a su poder de vinculación política entre los individuos y la autoridad central.

Siguiendo al mismo autor, podemos dividir al *Qhapaqñan* en dos tipos de trazados o caminos construidos por los incas. Un camino real o regional el cual, como su nombre lo indica, vincula regiones muy alejadas, y uno secundario, de menor porte. En el caso de Jujuy, el camino que recorre la Puna sería un camino real. Quizás el otro es de la Quebrada de Humahuaca. Por otro lado, se encuentran los caminos laterales, que relacionan al camino real y algunos asentamientos con otros sitios arqueológicos, ya sea residenciales, productivos, defensivos, etc.

Continuando con los antecedentes y mencionando sólo algunos, los trabajos de Berenguer (2007), Berenguer *et al.* (2005), Castro *et al.* (2004), Lynch (1996), Sanhueza (2004), Stehberg (1995) para Chile; los de Coello (2000) y Espinosa Reyes (2002) para el Perú; así como los de Bárcena (2002, 2005), Nielsen (1997b), Raffino *et al.* (2001, 2004) y Vitry (2000, 2005) en Argentina, representan las últimas investigaciones y aportan novedosos datos a la temática del *Qhapaqñan* en los Andes Meridionales.

La información disponible para la Provincia de Jujuy (particularmente Strube Erdman 1964 y Raffino *et al.* 1986) profundiza el tramo del *Qhapaqñan* que recorre la Puna. El primer autor destaca el tramo que conecta a la Quebrada del Toro con Calahoyo. Luego de detectarse su derrote-

ro en el norte de Tastil, por los sitios Las Cuevas IV y Punta Ciénaga (ambos incaicos), prosigue hacia el norte pasando por los tambos de Moreno, Rinconadilla, Queta Viejo, Pozuelos y Calahoyo. Sus características involucran elementos diferenciales según los tramos: segmentos rectos y largos, zig-zags, en cornisa y empedrados (Fig. 1).

También hasta Titiconte en Iruya. Aquí atraviesa al sitio, midiendo unos 1.50 metros de ancho y nivelado en cornisa con refuerzo en talud entre los 3.000 y los 3.500 msnm. Según Raffino *et al.* (1986) este tramo conectaría directamente Titiconte con Coctaca.

Con respecto a la Quebrada de Humahuaca, la información más detalla de la red vial incaica proviene del trabajo de Raffino y colaboradores (1986). Esta investigación, destinada a detectar sitios incaicos en el noroeste argentino y sur boliviano, también brindó datos sobre algunos segmentos de camino incaico que comunican las quebradas de Iruya, Suipacha, San Juan Oro y Talina, contrastando positivamente sus hipótesis derivadas de datos históricos (Raffino 1986:84-88). Así, además de lo mencionado para la Puna occidental, reconocen otros tramos de la red vial: ramal Humahuaca y ramal Humahuaca Norte.

Este último, que conecta con el meridional que analizaremos más abajo, se evidencia en la región de Azul Pampa y Zapagua (arteria que recorre la Quebrada de Inca Cueva); y luego por la Quebrada de La Cueva, retoma su recorrido junto a los tambos de Toroara, Ojo de Agua de Cangrejillos y los sitios Puerta de Cangrejo y La Fortuna (Raffino *et al.* 1986:85)

Como mencionáramos más arriba, de interés a esta presentación es el ramal Humahuaca, que recorre longitudinalmente la Quebrada de Humahuaca y cuya extensión

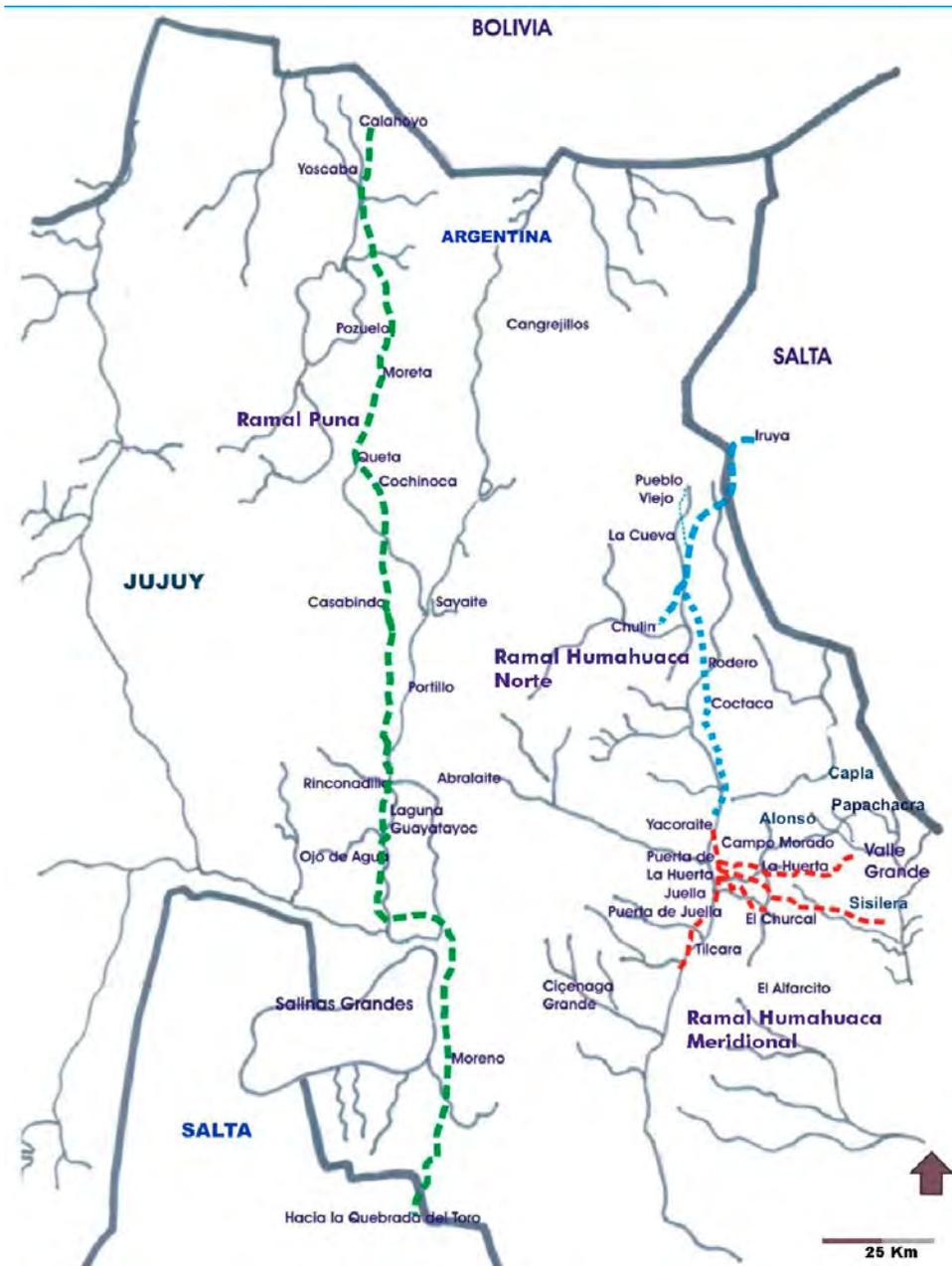


Figura 1. Mapa de Jujuy en que se muestran los tramos conocidos del *Qhapaqñan*.

máxima comprende desde Tilcara hasta Azul Pampa. La sección septentrional (noroeste de Coctaca hasta Azul Pampa) presenta un trazado discontinuo a una altura promedio de 3.000 msnm, mientras que la meridional (Tilcara hasta Yacoraite) posee un trazado continuo, con mayor visibilidad arqueológica y conservación y recorre una longitud aproximada de 25 kilómetros a una altura promedio de 2.500 msnm. Esta última sección es la que aquí analizaremos.

Metodología

Los objetivos perseguidos por nosotros son los siguientes: a) obtener información detallada del trazado del camino incaico en el sector medio de la Quebrada de Humahuaca; b) detectar estructuras asociadas a él (tambos, *chaskiwasis*, *corpawasis*); y c) establecer la estrategia de conquista incaica en la región en estudio a partir de analizar la funcionalidad de los sitios arqueológicos vinculados por la red vial.

Para cumplir con los mencionados objetivos, analizaremos las características de la red vial imperial en términos de la creación de una nueva espacialidad a raíz de su construcción. En este sentido, entendemos que la espacialidad no es simplemente un contenedor de las relaciones sociales, sino que representa una parte fundamental de éstas, una dimensión clave donde acciones y relaciones sociales son producidas y reproducidas (Soja 1985). Las espacialidades son creadas por acciones sociales y al mismo tiempo esas acciones están constituidas y construidas por las primeras. No hay espacio que no sea social ya que éste existe en las personas y es incorporado por medio de la experiencia, la práctica y la rutina (Gregory 1981). Del mismo modo, tiempo y espacio sólo existen en un paisaje, el cual posee un significado relacional creado a tra-

vés de las relaciones entre personas y lugares (Tilley 1994). La espacialidad de un paisaje, entonces, involucra un poder que genera cierta experimentación del espacio.

De esta manera, la planificación arquitectónica (entre la que se encuentra la vialidad) es usada para establecer un orden témporo-espacial permitiendo el movimiento de personas, objetos, información, entre otros, de un lugar a otro y situando actividades. Así, la planificación del diseño arquitectónico opera como una tecnología para el orden del espacio y del tiempo (Troncoso 2001).

Para el relevamiento del trazado del camino, hemos utilizado un conjunto de métodos y técnicas. La detección de los tramos mencionados por Raffino y colaboradores (1986) y Strube Erdman (1964), así como en algunos documentos y mapas históricos (Matienzo 1566; Herrera y Tordecillas 1730), constituyó nuestro primer paso metodológico. Para esto, se trabajó con imágenes satelitales y fotografías aéreas (ambas georreferenciadas: coordenadas geográficas) con el objeto de detectar los tramos.

De este modo, se realizó la identificación y localización geográfica del trazado del camino por medio del análisis e interpretación de fotografías aéreas. Se dispuso de los siguientes fotogramas: Números 2365-314/8/9/10/11/12/13/14/15 y números 2365-313/19/20/21/22/23/24, escala 1:40.000 (Secretaría de Estado de Minería IGRM-SEGEMAR). Su análisis permitió la ubicación del trazado en las Cartas Topográficas de Huacalera, Tilcara y Purmamarca (Instituto Geográfico Militar: HOJA 2366-29-1, 2366-29-3 y 2366-35-1; Escala 1: 50.000, respectivamente). También se utilizaron y analizaron las imágenes satelitales (NASA, 2006) obtenidas por medio del programa Google Earth 4.0.13XX (Junio de 2006). Éstas brindaron un mayor

acercamiento espacial, permitiendo la identificación de parte del trazado caminero y estableciendo algunas de sus bifurcaciones.

Un segundo paso estuvo comprendido por las prospecciones pedestres, que fueron realizadas en una franja comprendida entre los 23°35'S, 65°24'O y los 23°22'S, 65°20'O. El objetivo de ellas fue contrastar los datos anteriormente mencionados, así como relevar sistemáticamente los tramos

que aún se conservan, y detectar nuevos segmentos y estructuras asociadas. Esto último se realizó mediante la utilización de un GPS (Posicionador Geográfico Satelital) y completando una ficha de relevamiento que tomamos y adaptamos de Castro *et al.* (2004). Las tareas realizadas también comprendieron el relevamiento fotográfico y la confección de croquis.

Ficha de registro de caminos y senderos (Tomado y adaptado de Castro *et al.* 2004)

1. Identificación del punto

Punto N°:	UTM: E	Altitud:
Tramo:		
Toponimia:		
Carta: Nombre:	Escala:	
Elipsoide:	Datum:	
Foto Aérea:	Imagen satelital:	
Fotografía:		

2. Identificación del trazado

Trazado único:
Direccionalidad:

Confluencia o cruce:
Ancho:

Perfil longitudinal	Comportamiento en planta	Perfil transversal	Corte del camino en ladera (Hyslop)
Plano: Inclinado: Escalonado: Monticular: Cóncavo: Convexo: Otro: Talud proximal: medio: distal:	Recto: Serpenteante: Zig-zag: Curvo simple: Otro:	Recto: Terraplén: Cóncavo: Surcado: Ondeado: Irregular: Otro:	A: B: C: Otros:

Formas o unidades geomorfológicas

Quebrada simple o menor:
Fondo de valle o lecho:
Terraza fluvial:
Planicie o terraza aluvial:
Pie de monte o plano inclinado:
Meseta:
Cerro testigo o isla:
Laguna:
Otro:

Piso vegetacional:

Asociación a recursos hídricos

Río:

Ojo de agua:

Laguna:

Manantial:

Confluencia de cursos:

Canal:

Estanque:

Otros:

3. De las obras**Técnicas de ejecución del trazado:**

Por adición:

Empedrado:

Desgaste por uso continuo.

De los bordes

Alineaciones simples de piedras

Pircado: alto: ancho:

Otros:

Otras obras en el trazado

Muros de contención: Alto: Largo: Ancho:

Muros de retención:

Escalones labrados:

Escalones acomodados:

Relleno:

Desagüe (A):

Alineamientos transversales (B):

Desagüe cerrado (C):

Desagüe subterráneo (D):

Terraplenes:

Empedrado:

Otros:

4. Elementos asociados

Estructura o Elementos asociados	Estructura	1	2
Mojones:	Forma general:		
Apachetas:	Forma de planta:		
Cajitas:	Alto:		
Arte Rupestre:	Ancho:		
Parapetos:	Largo:		
Terraplenes:	Diámetro:		
Acumulación de piedras:			
Muros o deslindes:			
Terrazas de cultivo:	Localización con GPS:		
Tambos:			
Poblados:			
Estancia:			
Corral:	Adscripción cultural y cronológica:		
Minas:			
Puente:			
Otro:			
Dibujo			

Tabla 1. Datos de sitios arqueológicos recorridos por el camino incaico y sus distancias.

Tramos de camino desde Tilcara	Altura msnm	Tardío	Inca	Distancia entre sitios en km
Tilcara	2520	x	x	0,00
La Isla	2510			5,50
Puerta de Juella	2526			6,20
Pukara de Perchel	2647	x	x	11,00
Churcal	3826	x	x	16,30
Banda de Perchel	2610	x		14,20
Puerta de la Huerta	2685	x	x	16,50
La Huerta	2735	x	x	24,30
Campo Morado	2780	x	x	19,50
Yacoraité Tambo	2722	x	x	24,70
Tramo a Juella	2526			3,00
Tramo Sisilera	3150		x	10,00
Tramo Valles Orientales	3300		x	20,00
TOTAL				57,00

El caso de estudio: la sección meridional del ramal Humahuaca del Qhapaqñan

Como mencionáramos más arriba, la sección meridional del ramal Humahuaca del camino inca es la que a continuación se detalla. Se extiende desde Tilcara hasta Yacoraité, cubriendo una extensión aproximada de 25 kilómetros. A esto agregamos nueva información acerca de otros tramos hallados que vinculan a la Quebrada de Humahuaca con los Valles del Este, representando una extensión de 57 kilómetros aproximadamente (ver Tabla 1).

El tramo axial del Qhapaqñan tiene un recorrido longitudinal en sentido norte-sur respecto de la Quebrada de Humahuaca, a una altura promedio de 25 metros sobre el fondo del Río Grande. Para un mejor análisis, lo hemos dividido en tres sectores: a) el primer sector se extiende desde el Pukara de Tilcara hasta el Pukara de Perchel. El camino en este sector ha sido transformado en acequia. b) El segundo se extiende desde el Pukara de Perchel hasta el Pukara de Yacoraité, pasando por los sitios arqueológicos de La Huerta, Campo Morado y el tambo

de Yacoraité ubicado al pie del *pukara* homónimo. c) El tercer sector está representado por varias bifurcaciones hacia el este, vinculando la quebrada troncal y sus asentamientos con otros. Se trata de una bifurcación hacia el noreste (Alonso, Capla y Papa-chacra) y otra hacia el este (Sisilera) (Fig. 2).

Trayecto Tilcara-Perchel

Desde la base sur del Pukara de Tilcara (y con dirección al norte) se observa el trazado del camino, el que, al tomar la ladera de la serranía Tilcara, ha sido reutilizado (seguramente por su cota y estructura de contención) por los pobladores actuales como acequia.

Este tramo está caracterizado por tener de 1 a 2 metros de ancho y muros de contención que a veces llegan a los 3 metros de alto. Si bien las prospecciones realizadas en las serranías de margen derecha del Río Grande (oeste geográfico) no nos permiten aseverar la existencia de un trazado de camino, sí se observa una línea que recorre el mismo trayecto que la de la margen de enfrente. En principio, sólo se trata de una acequia, a veces de una senda, sin eviden-

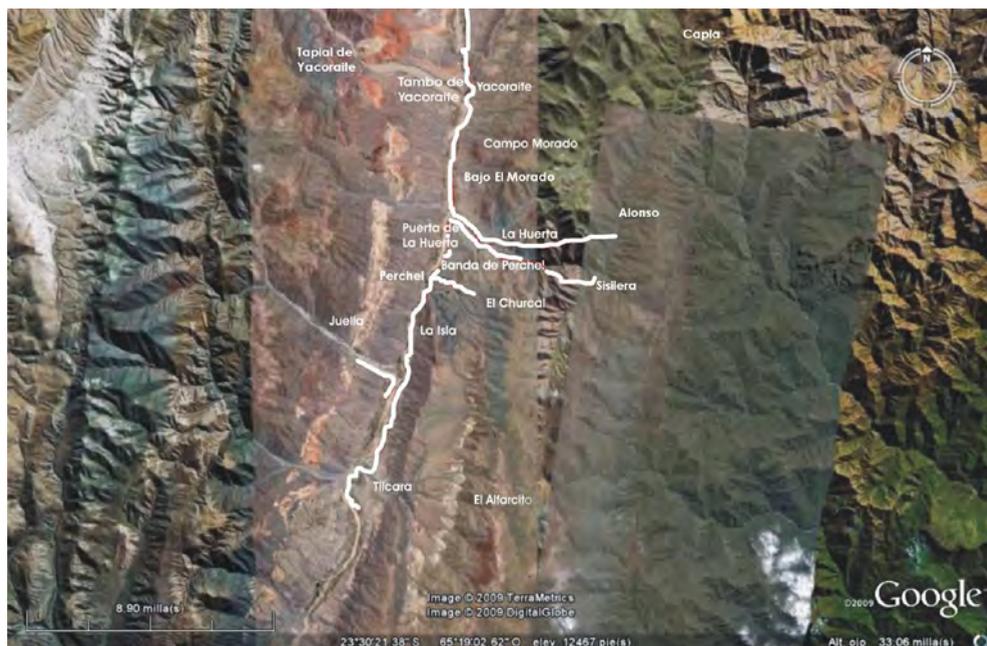


Figura 2. Trazado del *Qhapaqñan* en la sección media de la Quebrada de Humahuaca con las principales localidades que se mencionan en el texto.



Figura 3. Camino de acceso a la Quebrada de Juella.

cias arquitectónicas. A pesar de esta ausencia, el hecho de que esta «mano» se alce a la misma altura (25 metros sobre el fondo de valle) nos hace pensar en la posibilidad de que se trate de un antiguo camino. Futuras

investigaciones ayudarán a develar esta incógnita.

Siguiendo por la margen derecha del Río Grande, al prospectar la zona de Juella, localizamos un camino que se introduce desde la quebrada troncal hasta donde comienza la zona urbana del actual pueblo de Juella (unos seis kilómetros en total). Sin embargo esta vía también genera algunas dudas. Mientras el trazado y su cota de altura tienen rasgos andinos (por ejemplo muros de contención pircados), algunas de sus características denotan rasgos coloniales: su ancho (a veces más de dos metros) y la presencia de muros de contención en varias cárcavas con una sillería diferente a la local tradicional. Quizás como en otros lugares el camino fue reutilizado por la colonia y reconstruido por encima del camino prehispánico.

Nuestras dudas se ven reforzadas por



Figura 4. Tramo del camino troncal en la bifurcación hacia El Churcal, localidad de Perchel.

datos arqueológicos provenientes del sitio Juella. Algunos investigadores sostienen que cuando la Quebrada de Humahuaca fue incorporada al *Tawantinsuyu* este sitio fue abandonado (Nielsen *et al.* 1994). La hipótesis de este autor es un despoblamiento impulsado por el Inca. Sin embargo, durante el período Tardío, las tierras de cultivo que se encuentran al pie del sitio arqueológico debieron ser utilizadas (como lo son en la actualidad) y su producción debió ser transportada por algún camino. Sería descuidado negar el hecho de que las poblaciones locales pre-incas se comunicaban entre sí usando caminos que luego el imperio reparó, modificó y mantuvo durante su hegemonía, agilizando de esta manera el tráfico de excedentes. Un *pukara* de la envergadura de Juella, con más de 8 hectáreas, tendría que tener un camino de acceso ya que se encuentra a 7 kilómetros de la quebrada troncal (Fig. 3).

Cabe destacar también que, a lo largo de su recorrido, este eje axial pasa por el sitio Alto de La Isla e Isla de Tilcara. Aunque con

fechados que los posicionan en el período Medio y de Desarrollos Regionales Temprano, resulta evidente la intención imperial de apropiarse de previos asentamientos.

Trayecto Perchel-Yacoraité

En el Angosto de Perchel comienza el sector de *Qhapaqñan* mejor conservado. Al igual que el tramo anterior, mantiene una cota de 25 metros por encima del fondo del valle del Río Grande, en dirección al norte.

Desde este angosto, en dirección al este, se observa un camino de unos 5 kilómetros de extensión que conduce al sitio de producción agrícola El Churcal (Fernández Do Rio y Villa 2008). Se trata de un camino prehispánico pircado (Fig. 4) que ostenta una excelente factura en sus muros de contención y bordes, los cuales son de pirca doble y canteada. Su forma es la típica de los caminos en talud, característicos de la red vial imperial de la sierra (Hyslop 1984). Se trata de una bifurcación del camino incaico que recorre la Quebrada de Humahuaca en sentido longitudinal. Sus



Figura 5. Tramo de camino elevado hacia El Churcal.

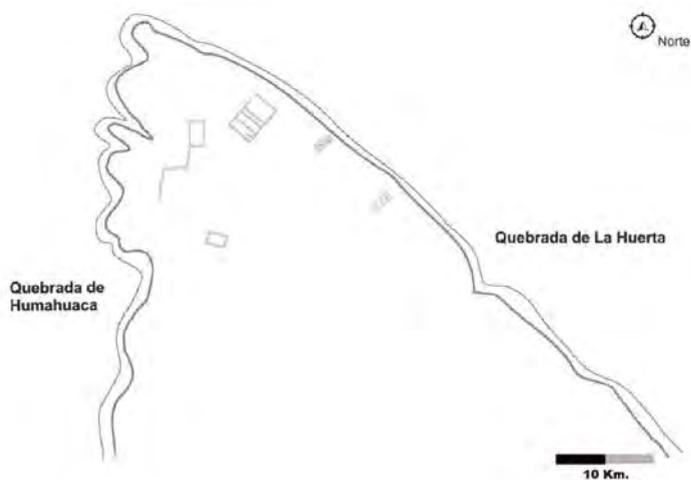


Figura 6. Planimetría del tambo Puerta de La Huerta.

muros de contención, de hasta 4 metros de alto, denotan la nivelación del terreno logrando una muy suave pendiente que facilita su ascensión.

A unos 10 metros de altura respecto del fondo de valle, detectamos unos recintos vinculados al camino. Se trata de dos estructuras subdivididas, una ubicada a la izquierda del camino y la otra a su derecha, en el punto en el cual se desprende el tramo que se dirige hacia el este, mientras que el

otro tramo sigue en dirección al norte. La forma, disposición y tamaños de estas estructuras responderían a la subclase 2.2 de Vitry (2003:164), que el autor denomina: «camino con dos estructuras rectangulares simples -frente a frente- de variedad combinada». Esto posibilita la formación de una abertura o vano que puede variar en sus dimensiones y formas». Desde el punto en el que se encuentran los recintos adosados, el camino adquiere una forma de zig-zag en

subida hacia el este, conduciendo directamente al sitio El Churcal (Fig. 5).

Luego de pasar por esta bifurcación, el recorrido del camino, siempre por la margen izquierda del Río Grande, pasa el sitio Banda de Perchel. Nuevamente, estamos ante el mismo caso que ocurre con La Isla (la apropiación y reutilización de áreas previamente ocupadas, aunque quizás abandonadas para el momento de la llegada imperial).

De allí sigue hasta la Quebrada de La Huerta, donde se produce otra bifurcación, nuevamente hacia el este. En la intersección entre esta quebrada y la de Humahuaca, se encuentra el sitio Puerta de La Huerta, definido como tambo por Raffino (1993) (Fig. 6). Se trata de un gran Recinto Perimetral Compuesto (RPC) y canchones de cultivo asociados. No se poseen datos radiocarbónicos para éste.

El caso curioso de este desvío es que recorre la Quebrada de La Huerta por ambos márgenes del río homónimo. Por la margen derecha (Fig. 7), conduce al sitio La Huerta, que posee una ocupación que se extiende desde el 900 al 1600 d. C. (Palma 2007), llegando a atravesarlo en su totalidad. Por la margen izquierda del mismo río, continúa su trayecto por la quebrada (Fig. 8), hasta sobrepasar la posición de La Huerta, y sube hacia el este. Sus características son tratadas en el acápite siguiente.

Nuevamente en la quebrada troncal, el camino continúa, pasando por la base de Campo Morado. Este sitio posee una ocupación que se remonta al comienzo del Período de Desarrollos Regionales llegando al Inca en su cima, en donde el imperio, luego de un episodio de combustión generalizado, construyó un *ushnu* (Fernández Do Rio 2008), situación similar a lo ocurrido con Los Amarillos (Nielsen y Walker 1999).

A unos 300 metros al sur se encuentra una estructura rectangular, de muros do-



Figura 7. Restos de camino en la margen derecha de la Quebrada de La Huerta.

bles y excelente factura. Se trata de un recinto dividido con una abertura que comunica ambos ambientes. Tal vez, por su tamaño y características podría haberse tratado de un *chaskiwasi* (Strube Erdman 1964:62-69). Aún no se posee otra información de esta estructura. Al pie de Campo Morado, el camino atraviesa un gran recinto circular, cuyo muro es de de pirca seca construido con grandes rocas tipo areniscas, algunas de las cuales poseen grabados rupestres (Fig. 9).

Desde aquí, el camino sigue su recorrido, pasa por el sitio Peñas Coloradas hasta llegar al Angosto de Yacoraite. En este punto existe un *pukara* y, antes de que el trazado actual de la Ruta Nacional N° 9 lo destruyera, un tambo (Krapovickas 1968) (Fig. 10). Desde el Angosto de Yacoraite, el ca-



Figura 8. Restos de camino en la margen izquierda de la Quebrada de La Huerta.



Figura 9. Roca con grabados en la base de Campo Morado.

mino seguiría su recorrido hacia el norte, hasta llegar a la localidad de Azul Pampa. Desde el mismo Angosto, se desprende otra arteria, que se dirige hacia la Puna a través de la Quebrada de Yacoraite pasando por la posta Yac-17 (Nielsen 1996).

Trayecto que conecta con los Valles Orientales

Hacia el fondo de la Quebrada de La Huerta, comienza un claro camino de piedras con algunas de ellas derrumbadas. Esta

vía se emplaza en la falda derecha a unos dos metros de altura por encima del nivel del río. Este trayecto presenta un ancho de un metro y medio, su recorrido es corto, de sólo unos pocos kilómetros. Al comenzar la pendiente en el cerro el camino cambia de mano. Sobre la margen izquierda la vía comienza un ascenso pronunciado y en forma de zig-zag sube hasta un abra. Durante todo el trayecto se observan los muros de contención de excelente factura (Fig. 11).

Una vez alcanzada el abra a 3.150 msnm, el camino se bifurca hacia los campos de cultivo prehispánicos de Capla al norte o para Papachacra al este, donde la presencia incaica es muy importante.

Otro tramo que conduce desde de La Huerta a Sisilera es un buen ejemplo que muestra cómo las poblaciones prehispánicas superaron los obstáculos y las pendientes pronunciadas usando distintas técnicas constructivas y sus diferentes tipos (Hyslop 1992).

En la meseta ubicada enfrente de La Huerta sale un camino que inicia un ascenso pronunciado en forma de Z de unos 800

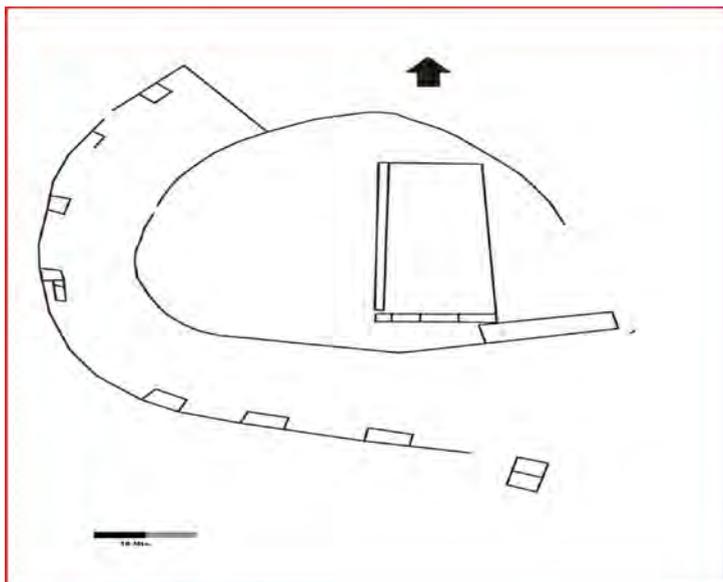


Figura 10. Planimetría del tambo de Yacoraite (según Krapovickas 1968).



Figura 11. Recua de burros que circula por el río La Huerta, tras ella se observa el camino prehispánico.

metros, alcanzando en el abra una altura de 3300 msnm. En este tramo el camino está trazado en la roca madre del cerro y en algunos tramos se observan muros de contención, así como también peldaños hechos

sobre la roca (Fig. 12).

Desde distintos tramos de este trayecto se puede observar «El Peñón» (Lafon 1954, Ochoa 2009), un sitio de altura que presenta claros componentes incaicos en su



Figura 12. Camino trazado en roca madre con restos de muros de contención lateral.



Figura 13. Camino en pendiente ondulada, con muros de contención en todo su recorrido.

arquitectura⁴.

En la cima del cerro, una gran apacheta con ofrendas actuales se destaca a la dere-

⁴ Sobre este sitio, Ochoa está realizando investigaciones para obtener su título de grado en Ciencias Antropológicas de la Facultad de Filosofía y Letras, UBA.

cha del camino. Desde este lugar se aprecia como el camino toma pendientes onduladas (Fig. 13). La vía asciende, gira y se pierde en el cerro dejando a la izquierda un gran abismo.

Serpenteando el cerro a unos 5 kilómetros, se presenta una curva en desnivel donde se pueden apreciar peldaños muy bien



Figura 14. Tramo de camino con escalones que ostentan fuertes rasgos incaicos.

calzados para superar los obstáculos en época de lluvia (Fig. 14).

El camino desemboca en Sisilera, un caserío donde viven en la actualidad cuatro familias que siguen usando el camino y los campos de cultivo prehispánicos. Dichos pobladores se proveen de mercaderías mediante el uso de burros. En esta localidad hay una iglesia colonial. Nos preguntamos por qué la existencia de una iglesia en un lugar tan alejado, incómodo y de difícil acceso. Los trabajos están en curso y no tenemos los resultados finales pero posiblemente este paraje haya sido un lugar sagrado.

Desde aquí se ramifican tres arterias más. La más importante sigue su curso hacia el este, conduciendo a los valles y a las yungas, las otras dos corren, una hacia el norte hacia la localidad de Alonso; y la otra hacia el sur, a Ovejería y Alfarcito (esta última, extensa zona de campos de cultivo prehispánicos), para terminar en las cerca-

nías del actual pueblo de Tilcara.

Discusión

A partir de los datos presentados, creemos haber cumplido con los objetivos propuestos. En primer lugar, consideramos que gran parte de los 60 kilómetros de camino relevado son prehispánicos, con lo que se amplía la información disponible para el área. En segundo lugar, resulta evidente la creación de una nueva espacialidad de la Quebrada de Humahuaca como consecuencia de la apropiación incaica del área, cuyo eje articulador estuvo representado por el camino real.

El tramo que presenta mayores evidencias de componentes infraestructurales incaicos es el que recorre la Quebrada de La Huerta en ambas márgenes y el de Sisilera, que fue y es una vía de comunicación con los valles orientales. Las distintas solucio-

nes constructivas del camino, las diferentes técnicas utilizadas, los sistemas de drenaje y las escaleras calzadas, nos permiten inferir un mantenimiento continuo por parte del imperio. La presencia incaica en los valles del este de la Quebrada de Humahuaca, evidenciada por sitios como El Durazno (con características defensivas), poblito Calilegua y Papachacra (sitios de cultivo), estaría vinculada con el control de la frontera oriental, dominando el ingreso de poblaciones extranjeras a la Quebrada de Humahuaca (Nielsen 1989).

Por otro lado, el tramo axial del camino real, que recorre longitudinalmente la Quebrada de Humahuaca y sus bifurcaciones hacia las laderas orientales cercanas, vincula centros de cultivo con sitios arqueológicos que pudieron haber actuado como centros administrativos. Es el caso de El Alfarcito y Ovejería con el Pukara de Tilcara, y el de El Churcal con La Huerta.

Respecto a los intereses que promovieron la expansión imperial en la región, González (1980:64) propone que la explotación minera constituyó el motor principal de este proceso. Esta aseveración está fundamentada en que el excedente de granos que podría haberse producido no era de fácil transporte, debiéndose reemplazar ese excedente agrícola por otros productos (minerales) que luego serían redistribuidos según la política oficial. La producción agrícola, entonces, habría sido destinada a mantener *mitimaes* mineros y al ejército en marcha por la región, al tiempo que permitiría suplir la deficiencia de granos en la Puna. «Estos campos de Coctaca habrían sido construidos por indios Ocloyas, *mitimaes* traídos de otras regiones por los inkas y que servían al Sr. de Humahuaca» (González 1980:67).

Al sumar las evidencias del camino inca al aporte de información acerca de nuevas

áreas agrícolas productivas descritas más arriba (Fernández Do Rio y Villa 2008, Nielsen 1997), proponemos que la expansión incaica hacia el sur, en particular la Quebrada de Humahuaca, pudo bien estar vinculada a la búsqueda de tierras de cultivo capaces de generar excedentes cuyo destino era la manutención de quienes estaban a cargo de la infraestructura imperial de conquista.

A partir de estos datos creemos que el camino en este sector de la Quebrada de Humahuaca cumplió dos funciones primordiales: el control de la frontera oriental y el transporte de excedentes agrícolas, por medio de caravanas de llamas, cuyo objetivo era alimentar y mantener no sólo a los pobladores locales, sino también a los mencionados *pukaras*. Esta idea se ve reforzada por la evidencia de una fuerte producción agrícola para los períodos Tardío e Inca, representada por la franja oriental de la Quebrada de Humahuaca (por encima de la primera línea de cerros al este del Río Grande de Jujuy). Aquí abundan los sitios de cultivo prehispánicos cubriendo grandes extensiones, por ejemplo: Raya Raya, Alfarcito, Ovejería, El Churcal, Capla, Cosmate, Uzcumazo, Coctaca, Rodero (Albeck y Escatolín 1991, Albeck 1992-93, Fernández Do Rio y Villa 2008).

Para concluir, el estudio del *Qhapaqñan* es de fundamental importancia para comprender los mecanismos implementados por el Imperio Incaico en la colonización de zonas periféricas, como el caso de la Quebrada de Humahuaca. En este sentido, en cuanto a la nueva espacialidad impuesta, como elemento facilitador para la movilización de milicias y excedentes, el camino debió jugar un papel crucial. Ahora bien, la construcción de caminos también incluye elementos ideológicos. El imperialismo no sólo implica la conquista física de un

territorio, sino también la simbólica, como estrategia para el ejercicio de la dominación (Witcher 1997, en Berenguer 2007: 415). Es así que, como sugerimos en investigaciones previas (Fernández Do Río 2001, 2008), los valores y las metas sostenidos por los miembros de una comunidad se producen, a la vez que son producidos, en la organización y estructuración del espacio. En consecuencia, por sus características (larga vida útil, alta visibilidad e impacto directo sobre el uso del espacio), el camino incaico poseyó la capacidad de condicionar físicamente y reproducir las relaciones de poder. Y es a través de esta organización material del comportamiento espacial que el *Qhapaqñan* restringió a algunos, a la vez que permitió a otros, el acceso a determinados recursos, como objetos, información o acciones de otras personas, creando un paisaje más jerarquizado.

Agradecimientos

Especialmente a Clarisa por su apoyo y aporte en la digitalización de imágenes. A los evaluadores, gracias a cuyos aportes hemos podido enriquecer este trabajo. Sin embargo, todo lo vertido en él es responsabilidad de los autores.

Bibliografía citada

- Albeck, M. E. 1992-93. «Áreas agrícolas y densidad de ocupación prehispánica en la Quebrada de Humahuaca». En *Avances en Arqueología* 2: 56-77. Instituto Interdisciplinario de Tilcara, facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires.
- Albeck, M. E. y M. Escatolín. 1991. «Cálculo fotogramétrico de superficies de cultivo en Coctaca y Rodero, Quebrada de Humahuaca». En *Avances en Arqueología* 1: 43-58. Instituto Interdisciplinario de Tilcara, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires.
- Bárcena, R. 2002. «Perspectivas de los estudios sobre la dominación inka en el extremo austral del Kollasuyu». *Boletín de Arqueología PUCP* 6:277-300.
2005. «Avances 2002/2003 sobre el conocimiento arqueológico y etnohistórico de la Red Inka en el centro oeste argentino. Mendoza» *Xama*, 15-18:119-149.
- Berenguer, J. 2007. «El camino Inka del Alto Loa y la creación del espacio provincial en Atacama». En *Producción y Circulación Prehispánica de Bienes en el Surandino*. Ed. Brujas. Comp. Por A. Nielsen, M.C. Rivolta, V. Seldes, M. Vázquez y P. Mercolli. T. II, P.413-443 Tomo II:413-443. A. Nielsen, V. Seldes, M. Vázquez y P. Mercolli (Comp.). Editorial Brujas.
- Berenguer, J., I. Cáceres, C. Sanhueza Tohá y P. Hernández. 2005. «El Qhapaqñan en el Alto Loa, norte de Chile: Un estudio micro y macromorfológico». En: *Estudios Atacameños*, nº 29, pp. 7-39.
- Castro, V., V. Varela, C. Aldunate y E. Araneda. 2004. «Principios orientadores y metodología para el estudio del *Qhapaqñan* en Atacama: desde El Portezuelo del Inka hasta Río Grande». En *Chungara Revista de Antropología Chilena* 36 (2):463-481.
- Coello, A. 2000. «El camino inca en el Distrito de San Damián (Provincia de Huarochiri-Perú)». *Estudios Precolombinos*. Bogotá: 167-193.
- Cremonte, M. B. 2005. «Aspectos económicos y políticos con relación a la ocupación Inka en los valles meridionales de Jujuy, Argentina». En *Sociedades precolombinas surandinas: Temporalidad, interacción y dinámica cultural del NOA en el ámbito de los Andes Centro-Sur*, editado por V. Williams, B. Ventura, A. Callegari y H. Yacobaccio.
2006. «El estudio de la cerámica en la reconstrucción de las historias locales: el sur de la Quebrada de Humahuaca (Jujuy, Argentina) durante los Desarrollos Regionales e Incaico». En *Chungara Revista de Antropología Chilena* 38 (2):239-247.
- Cremonte M. B. y V. Williams. 2007. «La construcción social del paisaje durante la dominación inka en el noroeste argentino». En *Procesos sociales prehispánicos en el Sur Andino. La vivienda, la comunidad, el territorio*. Tomo

- 1:207-236. A. Nielsen, V. Seldes, M. Vázquez y P. Mercolli (Comp.). Editorial Brujas.
- Espinosa Reyes, R. 2002. *La Gran Ruta Inca. El Capaq Ñan*. Petróleos del Perú. Lima.
- Fernández do Rio, S. 2008. «Apropiación incaica de un lugar sagrado en la Quebrada de Humahuaca, Jujuy, Argentina». *Revista Arqueología* 16 (en prensa).
- Fernández do Rio, S. y M. V. Villa. 2008. «La producción agrícola en la quebrada de Humahuaca (Jujuy) durante los Periodos Tardío e Inka (900-1536 DC)». El estudio de un caso. *Sexto Congreso Argentino de Americanistas 2008. Sociedad Argentina de Americanistas*, Buenos Aires, Vol 3 (en prensa).
- Garay de Fumagalli, M. 2003. «El Cucho de Ocloyas. Control e interacción en los Valles Orientales de Jujuy». En *Cuadernos de la Facultad de Humanidades y Ciencias Sociales*, UNJu Nro. 20: 133-150. San Salvador de Jujuy, Argentina.
- González, A. 1980. «Patrones de Asentamiento Incaico en una Provincia Marginal del Imperio: Implicancias Socioculturales». *Relaciones* XIV(1):63-82.
- Gregory, D. 1981. «Human Agency and Human Geography». En *Transactions of the Institute of British Geographers* (6):1-18.
- Herrera y Tordesillas, A. de. 1730. *Historia general de los hechos de los castellanos en las islas y tierra firme del mar océano (1596-1615)*. Imp. Real del NR Franco. Vol. 3. Madrid.
- Krapovickas, P. 1968. «Una construcción novedosa en la Quebrada de Humahuaca. (Jujuy)». *ETNIA*, Nro. 7. Museo Municipal Dámaso Arce. Instituto de investigaciones Antropológicas. Olavarría. Pp.22-26.
- Hyslop, J. 1984. *The Inca road system*. Academic Press, Orlando.
1992. *Qhapaqñan. El sistema vial incaico*. Instituto Andino de Estudios Arqueológicos, Lima.
- Lafon, C. 1954. *Arqueología de la Quebrada de La Huerta, Provincia de Jujuy*. Publicaciones del Instituto de Arqueología. FFyL, UBA.
- Lorandi, A. M. 1980. «La frontera oriental del Tawantinsuyu: el Umasuyu y el Tucumán. Una hipótesis de trabajo». *Relaciones de la Sociedad Argentina de Antropología*. XIV (1): 147-164.
1983. Mitayos y Mitmaqkuna en el Tawantinsuyu Meridional. *Histórica* VII (1): 3-50.
- Lynch, T. 1996. «Inca roads in the Atacama: Effects of later use by mounted travelers». Chile. En *Diálogos* 14/15:187-203. Universidad de Tarapacá.
- Matienzo, J. de. (1939) 1566. «Carta a SM del Oidor de Charcas, Licenciado Juan de Matienzo». En *Relaciones Geográficas de Indias* 1566. Ed. MJ de Espada. Madrid.
- Nielsen, A. 1989 *La ocupación indígena del territorio Humahuaca oriental durante los periodos de Desarrollos Regionales e Inka*. Tesis para el grado de Doctor. Córdoba.
1995. «Architectural Performance and the Reproduction of Social Power». En *Expanding Archaeology*, editado por J. Skivo, W. Wolker y A. Nielsen, PP.47-66. University of Utah Press, Salt Lake City.
1996. «Prospecciones arqueológicas en la Quebrada de Yacoraite (Jujuy, Argentina): Modelos de uso del espacio». *Paleontológica* 8:21-40.
1997. «Nuevas Evidencias sobre la Producción Agrícola Inka en el Sector Norte de la Quebrada de Humahuaca». *Estudios Sociales del NOA* 1(1):31-58.
- 1997b. «Impacto y organización del dominio Inka en Humahuaca». *Tawantinsuyu* Nro. 4.
- 2003 «La edad de los Auca Runa en la Quebrada de Humahuaca (Jujuy, Argentina)». *Memoria Americana* (11): 73-107. Cuadernos de Etnohistoria. Instituto de Ciencias Antropológicas, Facultad de Filosofía y Letras, UBA.
2007. *Celebrando con los antepasados. Arqueología del Espacio Público en Los Amarillos, Quebrada de Humahuaca, Jujuy, Argentina*. Ediciones MAlku.
- Nielsen, A. y W. Walker. 1999. «Conquista ritual y dominación política en el Tawantinsuyu: el caso de Los Amarillos (Jujuy, Argentina)». En *Sed Non Satiata: Teoría Social en la Arqueología Latinoamericana Contemporánea*, editado por A. Zarankin y F. Acuto, pp. 153-169. Ediciones del Tridente, Buenos Aires.
- Nielsen, A., M. C. Rivolta y M. I. Hernández Llosas. 1994/95. «Nuevas investigaciones arqueológicas en Juella (Jujuy, Argentina)». *Estudios Sociales del NOA* N° 7, pp. 93-116.
- Ochoa, P. 2009. «El Peñón de La Huerta, Arqueología del Paisaje». (Ms).

- Palma, J. 1998. *Curacas y Señores: Una visión de la sociedad política prehispánica en la Quebrada de Humahuaca*. Editorial ZISSI. Instituto Interdisciplinario Tilcara, Facultad de Filosofía y Letras, UBA.
2000. «Urbanismo y complejidad social en la región Humahuaca». *Estudios Sociales del NOA* (3):31-57.
2007. «Prehispanic use of domestic space at La Huerta de Huacalera». *Andean Past* (8): 71-112.
- Raffino, R. 1981. *Los Inkas del Kollasuyu*. Editorial Ramos Americana, La Plata.
1988. *Poblaciones Indígenas en Argentina. Urbanismo y proceso social precolombino*. Editorial Tea. Buenos Aires.
1993. *Inka Arqueología, Historia y Urbanismo del Altiplano Andino*, Ediciones Corregidor, Buenos Aires.
- Raffino, R., C. Methfessel, C. Vitry y D. Gobo. 2001. «Rumichaca: el puente Inka en la cordillera de los Chichas (Tarija-Bolivia)». *Investigaciones y Ensayos* 51: 61-72, Buenos Aires.
- Raffino, R., C. Vitry y D. Gobo. 2004. «Inkas y Chichas: identidad, transformación y una cuestión fronteriza». *Boletín de Arqueología PUCP* 8: 247-265, Lima.
- Raffino, R., D. Olivera, A. Iácona, G. Raviña, L. Baldini y R. Alvis. 1983. *Los Inkas del Kollasuyu: Origen, Naturaleza y Transformaciones de la Ocupación Inka en los Andes Meridionales*. Editorial Ramos Americana (2ª edición), La Plata.
- Raffino, R., R. Alvis, D. Olivera y J. Palma. 1986. «La instalación inka en la sección andina Meridional de Bolivia y extremo Boreal de Argentina». En *Comechingonia* Número Especial.
- Sanhuesa Tohá, C. 2004. «Medir, amojonar, reparar: territorialidades y prácticas demarcatorias en el camino incaico de Atacama (II Región, Chile)». En *Chungara* Vol. 36, Nro. 2, Pp. 483-494
- Soja, E. 1985 «The spatiality of social life: towards a transformative retheorisation». En *Social relations and social structures*, editado por D. Gregory y J. Urry, pp. 90-127. Macmillan Press, Londres.
- Stehberg, R. 1995. *Instalaciones incaicas en el norte y centro semiárido de Chile*. Dirección de Archivos y Museos. Chile.
- Strube Erdman, L. 1964. *Vialidad Imperial de los Incas*. Dirección General de Publicaciones. Córdoba (RA).
- Tilley, Ch. 1994. *A phenomenology of landscape*. Oxford, United Kindom.
- Troncoso, A. 2001. «Espacio y Poder». *Boletín de la Sociedad Chilena de Arqueología* (32): 10-23
- Vitry, C. 2000. *Aportes para el estudio de caminos incaicos. Tramo Morohuasi - Incahuasi*. Salta, Argentina, Gofica Editorial, Salta.
2003. «Control territorial a través de puestos de observación y peaje en el Camino Inca. Tramo Morohuasi - Incahuasi, Salta - Argentina». En *Cuadernos de la Facultad de Humanidades y Ciencias Sociales* (UNJu) N° 20, Supl. 20.
2005. «Ocupación Inka en la Quebrada del Toro. Salta, Argentina». *Revista Xama, Antropología* N° 15-18, pp.5-19. Mendoza, Argentina.