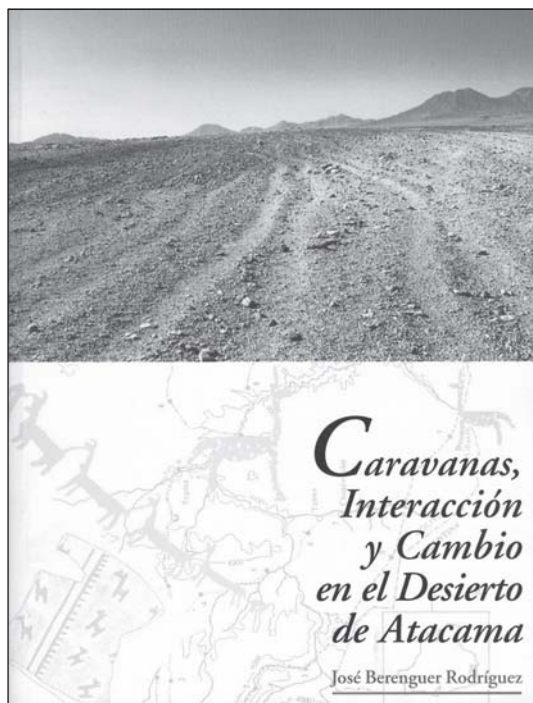


Caravanas, Interacción y Cambio en el Desierto de Atacama,
José Berenguer Rodríguez, Sirawi Ediciones, 2004,
pp. 604, Santiago.

Reseñado por Axel E. Nielsen¹



En un reciente artículo, Dobres y Robb (2005:161) afirman que los buenos estudios de caso son capaces de impulsar una disciplina porque superan la aplicación de teorías a situaciones particulares, convirtiéndose en ejercicios de construcción teórica por derecho propio. Lejos de limitarse a “contrastar” un modelo, esta forma de teorizar parte de ciertas proposiciones generales y un cuerpo de datos específico, y mediante un énfasis en los aspectos inductivos y analógicos del pensamiento, es capaz de arribar a una comprensión novedosa y de alcances generales respecto a un determinado campo de la realidad. Creo que esta idea hace justicia a los méritos de esta obra que, presentándose como un “estudio de caso” –la evaluación del modelo de movilidad giratoria (MG) de Núñez y Dillehay (1979) a la luz de evidencias de la Región de Antofagasta correspondientes al período Intermedio Tardío (PIT)–, se convierte en un original tra-

bajo de reflexión sobre la interacción interregional y sus relaciones con los procesos sociopolíticos y culturales en general.

Por cierto, la elección de esta vía de acceso al problema no es casual. Bajo la influencia de la obra de Murra, la interacción interregional ha suscitado un enorme interés en la antropología andina. El modelo más invocado por los arqueólogos surandinos al referirse a este tema, sin embargo, no ha sido la “verticalidad,” sino la MG. Paradójicamente, esta popularidad ha hecho poca justicia a la propuesta de Núñez y Dillehay, ya que lo único que suele implicarse al citarla es que se piensa que las caravanas tuvieron un papel destacado en la circulación de bienes –lo que en última instancia no es mucho más que reconocer que la llama es un eficiente animal de carga– sin tomar en consideración la multiplicidad de proposiciones teóricas y substantivas que definen a este modelo. En tales circunstancias, un estudio sistemático de las relaciones entre tráfico y proceso social en un contexto surandino como el que encara Berenguer, debía partir necesariamente de una detallada disección de la MG.

El libro consta de 10 capítulos. El primero, de carácter introductorio, emprende un cuidadoso análisis de la MG que sirve de plataforma para formular los objetivos e interrogantes que guiarán la investigación y culmina con una exposición de la perspectiva teórica adoptada. En esta última hay dos aspectos que distinguen su aproximación. Uno de ellos es el papel protagónico atribuido a los espacios internodales (“elongados” en los términos de la MG) en los sistemas de interacción interregional y en los procesos sociales relacionados, una propuesta que se ancla firmemente en el concepto de *espacialidad* –el espacio y las relaciones sociales se constituyen recíprocamente– propias de la geografía constructivista. Esta premisa justifica la elección del Alto Loa –una zona que desde otras perspectivas se consideraría marginal– como lugar privilegiado para encarar la investigación. Otro aspecto importante concierne al papel que juegan en la interacción las identidades, ya sea a nivel de los colectivos sociales participantes o de individuos específicos (p. ej. los caravaneros). Esta idea respalda la atención que se dedica al estudio de ciertas prác-

¹ Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas, Instituto Interdisciplinario Tilcara, Argentina. anielsen@amet.com.ar

ticas y vestigios arqueológicos vinculados al tráfico que probablemente operaron como diacríticos culturales o sociales –p. ej. arte rupestre, muros-y-cajas– a la vez que proporciona un marco conceptual para su interpretación.

Los dos capítulos siguientes sintetizan la información existente sobre temas que son relevantes para la contextualización del problema: el escenario geográfico-ambiental y sus variaciones pasadas; etnografía y etnoarqueología del pastoreo y el caravaneo en los Andes; antecedentes locales de investigación sobre interacción prehispánica y sus principales indicadores materiales y los procesos generales de cambio ocurridos en la Región de Antofagasta durante la “Prehistoria Tardía” o lapso comprendido entre aproximadamente 500 y 1.535 d.C. Aunque estos capítulos desempeñan un papel auxiliar en el plan de la obra, como marco de referencia de la investigación, no son simples recuentos de antecedentes, sino que incluyen observaciones novedosas, apreciaciones y tomas de posición respecto a varias cuestiones de interés (p. ej. cronología, organización política regional) que no es posible detallar aquí por razones de espacio.

El Capítulo 4 está enteramente dedicado a la localidad donde se desarrolló la investigación (el sector Santa Bárbara de la subregión del Alto Loa), presentando el medio ambiente, los antecedentes arqueológicos e históricos y datos etnoarqueológicos sobre la vivienda pastoril. El autor muestra que, aunque dotado de escasas posibilidades para el asentamiento permanente de grandes poblaciones, este oasis –ubicado a unos 3.000 msn en un ambiente de desierto extremo– debió ofrecer recursos indispensables para la logística de caravanas transitando entre el Loa Medio, Tarapacá, el Altiplano de Lípez y la costa.

El Capítulo 5 detalla la metodología y el diseño de investigación, a la vez que sirve de nexo con la parte medular de la obra, consistente en un minucioso estudio de las vías de circulación, los asentamientos, los sitios de muros-y-cajas y el arte rupestre de Santa Bárbara con el objeto de esclarecer la relación de estos elementos con el tráfico de caravanas (los cuatro interrogantes específicos que busca responder el libro). El análisis de vías de circulación interregional –antiguos senderos y segmentos de un camino Inka (Capítulo 6)– constituye una buena ilustración de las posibilidades del enfoque adoptado, ya que permite definir con notable precisión el lugar de la localidad en la red de tráfico interregional apelando exclusivamente a evidencias internodales. El ejercicio resulta sorprendente para quienes estamos habituados a trabajar en ambientes más lluviosos, como el altiplano y los valles de su borde oriental, donde la vegetación y los fenómenos de remoción sólo permiten encontrar (a veces) vías formalizadas, como el Inkañam. A través del análisis de 17 senderos el autor demuestra la importancia del tramo sur del sector Santa Bárbara en el tráfico caravanero interregional, identificando los ras-

tros concretos de tres rutas que estaban activas durante el PIT y conducían hacia: (1) Tarapacá; (2) Norte de Lípez y (3) el sureste, con destino a la cuenca del Salado, Sur de Lípez y/o Chichas. Mientras que las primeras dos verifican empíricamente rutas anticipadas por el modelo de MG, la tercera constituye un hallazgo imprevisto de la investigación. Valga señalar que estudios recientes de vías, sitios de ofrenda y paraderos de caravanas en el lado boliviano de la Cordillera Occidental confirman la segunda y tercer ruta definida por Berenguer. Una de ellas (2) ingresa por los portezuelos de Ascotán y del Inca, conduciendo alternativamente hacia el sector Chiguana-Colcha K por el valle del río Pucara o hacia el valle de Alota por el abra de Cuatro Mojones. La otra (3), remonta el río Silala y tras cruzar el Desierto de Siloli llega al sector Mallku-Soniquera, sin descartar la posibilidad de que comunique los otros destinos postulados.

El Capítulo 7 expone los resultados de las investigaciones realizadas en tres sitios del tramo sur de Santa Bárbara correspondientes a los últimos siglos del PIT, un lapso que el autor subdivide en dos fases locales. Conjugando distintas líneas de evidencia (estratigrafía, arquitectura, cerámica, lítico, arqueofauna, etc.) el autor argumenta que los asentamientos conglomerados SBa-103 y SBa-119 fueron estancias ocupadas por sendas unidades domésticas de filiación atacameña dedicadas al pastoreo y agricultura de pequeña escala, mientras que el alero SBa-110 fue un sitio utilizado fundamentalmente por las caravanas en tránsito por el lugar, asimilable a una “*jarana* de ocupación prolongada” (Nielsen 1997).

Los Capítulos 8 y 9, dedicados al estudio de los sitios de muros-y-cajas y al arte rupestre respectivamente, se distinguen por el empleo de dos aproximaciones metodológicas que rara vez se combinan, dado que suelen representar tendencias contrapuestas en la disciplina, pero que aquí se conjugan hábilmente para desplegar una visión muy comprehensiva de un tipo de registro que no es sencillo abordar. En ambos capítulos se ensaya primero una perspectiva “externa,” que apela a la contrastación de hipótesis múltiples, las analogías comparativas generales propias de la etnoarqueología y el análisis proxémico para inferir la cronología, usos y contextos sociales de interacción propios de las conductas asociadas a estas expresiones materiales. Llegado a este punto, el autor cambia de enfoque y se aventura por una ruta interpretativa más cercana al “enfoque histórico directo.” Mediante un minucioso cotejo con casos cultural e históricamente relacionados documentados por la etnohistoria y la etnografía andinas, busca ingresar al “interior” de estas expresiones materiales y explorar el sentido que pudieron tener para sus creadores. El resultado es –a mi juicio– uno de los aportes sobresalientes del libro, ya que pone en foco aspectos culturales, idiosincráticos de las prácticas de interacción interregional que los modelos economicistas relegan a un lugar secundario, pero que resultan fundamentales para comprender

cómo este fenómeno se torna socialmente significativo y cuáles son sus expresiones arqueológica concretas.

Por esta doble vía, el autor propone que los muros-y-cajas fueron mesas ceremoniales donde los caravaneros ofrecían a los dioses de los cerros (*Mallkus*) y *Pachamama* “comidas” apropiadas para estos comensales sagrados (p. ej. minerales de cobre, conchas marinas) con el propósito de invocar o agradecer su protección en los viajes. La presencia de este tipo de estructuras exclusivamente en el Loa le permite postular que funcionaron como diacríticos culturales de caravaneros afiliados al Sistema Atacama.

Cabe preguntarse si su ausencia en la cuenca del Salar de Atacama responde a un problema de muestreo o refleja distinciones entre los habitantes de diferentes partes del desierto homónimo que no parecen evidentes en otros registros que comunican cierta unidad para el Sistema, p. ej. cerámica, arquitectura, textiles. Esta última posibilidad abonaría la idea —enunciada en varias partes del libro— de una división de Atacama en tres “subsistemas” autónomos, Alto Salado, Loa Medio y Oasis de Atacama.

Parece oportuno además recordar un contexto vinculado al ceremonialismo caravanero actual en Lípez que podría ser relevante para la interpretación de estos sitios. Me refiero a la *talvarita*, un mojón generalmente confeccionado con trozos de cuarzo blanco que suele ubicarse a varios cientos de metros de la vivienda, en un lugar de gran visibilidad ya en la ruta que seguirá la recua. El día de la partida, los familiares del llamero le acompañan hasta aquí, donde realizan las últimas libaciones y permanecen —a veces por horas— despidiendo a la caravana hasta que se pierde de vista. Cuando se acerca la época del regreso, las mujeres preparan chicha y la llevan a la *talvarita* cada mañana, escudriñando el horizonte a la espera de los viajeros. Cuando éstos llegan, aquí se comparte por primera vez la bebida y a veces, según cuentan, el caravanero toma una de las cargas y la transporta a su espalda hasta la casa, como si fuera él mismo una llama, dando así comienzo a la ceremonia del retorno. Si la analogía fuera apropiada, llevaría a pensar los muros-y-cajas también como “umbrales” que articulaban la casa con la ruta y que los caravaneros (¿locales?) debían atravesar —al partir y al retornar— mediante los ritos apropiados.

El arte rupestre del sector tiene una riqueza extraordinaria. Para épocas tardías, Berenguer detecta la existencia de dos estilos (Santa Bárbara I y II) que atribuye al “complejo caravanero” a partir de su temática (hileras de llamas, a veces con carga, elementos alóctonos) y de su asociación con senderos y otros vestigios de tráfico. El arte rupestre tardío de Santa Bárbara no representaría un desarrollo autóctono basado en estilos anteriores, sino que irrumpiría en la localidad por obra del tráfico interregional. El análisis espacial del arte sugiere que las ceremonias asociadas relacionaban tanto a los caravaneros con residentes locales, como a los caravaneros entre

sí. El autor interpreta las representaciones como expresiones de una tecnología prefigurativa en la que los motivos imitarían su finalidad; mediante el arte, los caravaneros anticiparían simbólicamente el éxito de sus viajes. El énfasis puesto en la representación de tocados, camisas, petos y otros diacríticos culturales, en cambio, reflejarían la voluntad de proclamar la membresía de los viajeros y sus derechos al uso de la ruta, un punto que nos recuerda la importancia de las identidades como mediadoras en el acceso a recursos críticos.

El último capítulo integra todos estos datos para definir el papel de Santa Bárbara en el tráfico caravanero, evaluar las implicancias del estudio para la MG y discutir las relaciones entre tráfico de caravanas y procesos sociopolíticos en el sur andino. Durante la segunda mitad del PIT las estancias atacameñas de esta localidad (SBa 103 y 119), argumenta Berenguer, habrían operado como controles sobre el tráfico de minerales de cobre procedentes de las cercanas minas de Conchi y El Abra hacia otras regiones, mientras que el alero SBa-110 ubicado entre ambas constituiría una *jarana* abierta a caravaneros de diversos orígenes, pero atentamente vigilada por los atacameños residentes. La “lugarización” del oasis —el proceso histórico mediante el cual se constituyó en un espacio socialmente significativo— fue resultado de este doble juego de relaciones y negociaciones (caravaneros-residentes, caravaneros-caravaneros), plasmado en un heterogéneo repertorio de sitios ceremoniales e iconografías rupestres emblemáticas.

Desde una perspectiva más amplia, el protagonismo de Santa Bárbara como nudo de tráfico evidenciaría el renovado auge que cobró el caravanero en estas rutas durante las postrimerías del PIT, tras una etapa inicial (fase Yaye) de aislamiento y conflictos vinculada al ingreso de sociedades altiplánicas de orientación colonizadora que irrumpieron en los oasis del desierto de Atacama en busca de tierras aptas para la agricultura de riego en un contexto de sequías crónicas. Este auge sería el fruto de negociaciones de los dirigentes atacameños, que lograron los acuerdos necesarios para abrir las rutas hacia el norte (Tarapacá) y este (Lípez y más allá) por el Alto Loa a cambio de ceder espacios dentro del propio territorio para la instalación de enclaves de los Sistemas Pica y Mallku en Quillagua y el Alto Salado, respectivamente. El autor entiende estas negociaciones en el marco de alianzas entre élites de distintos asentamientos-eje y regiones en control de un tráfico de bienes de prestigio vinculados a un marco esotérico compartido que jugaba un papel destacado en su propia reproducción.

Si este escenario es correcto, la coexistencia entre sociedades “colonizadoras” y “giratorias,” lejos de significar un “freno al desarrollo” como lo propusieran Núñez y Dillehay (1979), habría operado como un importante motor de cambio sociopolítico y desarrollo cultural. Más aún, el espacio elongado del Alto Loa habría jugado un papel crucial en estos cambios, demostrando la gravitación que pueden asumir los in-

ternodos en los procesos sociales vinculados a la interacción interregional.

El libro concluye con una discusión de aspectos específicos de la MG a la luz de los datos expuestos, ratificando algunos, proponiendo significativos ajustes en otros e identificando avenidas de investigación para el futuro. Como afirmé al comienzo, la interacción interregional es uno de los temas protagónicos de la arqueología surandina, siendo tratado en alguna medida por muchos investigadores con distintos tipos de datos y desde aproximaciones teóricas y metodológicas diver-

sas. Así las cosas, es probable que no haya un acuerdo unánime con todas las propuestas de Berenguer, especialmente porque el caudal de información (original y éditada) que teje en sus argumentos es muy vasto y porque el autor no vacila en explorar y definirse respecto a temas que son difíciles de abordar desde la arqueología, aunque fundamentales para este tipo de estudios. De lo que no tengo dudas, sin embargo, es que en los próximos años no podremos discutir la interacción interregional en los Andes circumpuneños sin “dialogar” con esta obra.

Referencias Citadas

Dobres, M. y J.E. Robb

2005 “Doing” agency: Introductory remarks on methodology.

Journal of Archaeological Method and Theory 12:159-166.

Nielsen, A.E.

1997 El tráfico caravanero visto desde la Jara. *Estudios Atacameños* 14:339-371.

Núñez, L. y T.S. Dillehay

1979 *Movilidad Giratoria, Armonía Social y Desarrollo en los Andes Meridionales: Patrones de Tráfico e Interacción Económica*. Universidad Católica del Norte, Antofagasta.