

# CAPÍTULO 1

## INTRODUCCIÓN

### EL IMPERIO INKAICO: ANTECEDENTES

El Imperio Inkaico o del Tawantinsuyu, fue el último y principal de una larga sucesión de culturas nativas altamente desarrolladas que surgieron en el área andina de Sudamérica. Antes que él, grandes culturas como Chavín (1200-400 a.C.), Moche (100-800 d.C.), Nasca (100-800 d.C.), Tiwanaku (200-800 d.C.), Wari (700-1100 d.C.) y Chimú (1100-1470 d.C.), para mencionar solo algunas, habían ejercido su influencia sobre extensiones considerables de los Andes Centrales. El Tawantinsuyu surgió a mitad del siglo XV, cuando el pequeño reino Inka de los Andes Centro-Sur ganó hegemonía sobre sus vecinos y rápidamente comenzó a expandirse. Las leyendas oscurecen los verdaderos orígenes de la nación Inka. Parecería que la relación de sus primeros reyes, de la dinastía del Urin Cuzco, expresa aspectos simbólicos de la organización social Inka más que una exacta sucesión de sus gobernantes. La segunda dinastía, del Hanan Cuzco, podría ser también parcialmente mitológica, pero distintas historias tradicionales indican que los últimos gobernantes Inka realmente existieron. Bajo Wira Kocho, Pacha Kuti, Thupa Yupanki y Wayna Qhapaq, el pequeño reino Inka continuó en su exitoso camino de conquistas militares y diplomáticas. —

Numerosos eruditos han estudiado las primeras fuentes escritas con el objeto de determinar qué partes del Imperio fueron agregadas y bajo qué reyes. Hay diversas interpretaciones al respecto, ya que no pueden asignarse fechas exactas ni siquiera a los períodos en que gobernaron los últimos y mejor conocidos emperadores (Wedin 1963). No obstante, es probablemente cierto que la mayor parte del Imperio fue anexada durante un período menor de noventa años, bajo los gobiernos de Pacha Kuti, Thupa Yupanki y Wayna Qhapaq (Rowe 1945).

Diversos autores han discutido los variados y complejos aspectos de la cultura inkaica (Levillier 1946, 1956; Métraux 1970; Murra 1980; Rowe 1946). No nos es

posible revisar acá todo lo relacionado a la cultura inka, pero podría anotarse que el éxito en la construcción del Imperio estuvo muy relacionado a una perspectiva sistemática y bien organizada de sus gobernantes, lo que indudablemente ayudó a las empresas políticas y militares. Debemos agregar que los gobernantes Inka parecen haber sido individuos muy capaces, que surgieron como tales luego de batallas dinásticas. Las historias oficiales del Estado Inka tratan largamente sobre los extensos viajes de los gobernantes, quienes circulaban incesantemente a través del Imperio por razones militares y de gobierno.

El sistema económico Inka fue totalmente diferente de aquellos modelos que conocemos para el mundo occidental. La producción se basaba en el trabajo obligatorio (mita), que generaba los bienes y servicios para las necesidades del Estado (Murra 1975, 1980). La administración era realizada por oficiales Inka y señores locales organizados de manera decimal, los que utilizaban facilidades de almacenaje y centros administrativos locales que se encontraban a lo largo del sistema vial estatal.

La capital se encontraba en el Cuzco, que constituía el centro de la administración imperial, del sistema vial estatal y de los linajes reales Inka. Dentro del Imperio, decenas de grupos étnicos "asimilados" fueron permitidos de conservar muchas de sus formas culturales y, con frecuencia, incluso a sus propios líderes. El quechua (una simi), la lengua Inka, se convirtió en la lengua franca de los Andes.

Dos aspectos particularmente importantes de la religión Inka fueron la creencia en un dios creador, Wira Kocho, y el culto solar. El emperador era considerado hijo del dios Initi (el Sol). Se construyeron templos dedicados al Sol en todos los lugares en donde la influencia Inka ganaba control. El complejo sistema del zeque, compuesto de líneas radiales y puntos sagrados, integraba la concepción Inka de los calendarios, la organización social y la astronomía, y fue impuesto en todo el Tawantinsuyu. Las religiones andinas no inkas continuaron durante el Imperio, y fueron en algunos casos aceptadas e incluso incorporadas a los ritos del Estado.

Las últimas dos o tres décadas de gobierno Inka produjeron pocas incorporaciones territoriales importantes en los Andes. La feroz oposición en el norte del Ecuador y en el centro de Chile desaceleraron la hasta ese entonces rápida marcha de los ejércitos inkaicos que, para ese entonces, estaban operando a miles de kilómetros de distancia de su capital. Cuando los españoles llegaron a los Andes en 1532, encontraron un Imperio debilitado por una grave lucha por el poder entre dos contrincantes reales, los hermanos Waskar y Atawallpa. La muerte del emperador Wayna Qapaq, varios años antes, había sumido al Imperio en una guerra civil. En 1532 Atawallpa estaba emergiendo victorioso, pero no llegó a vivir para restaurar un gobierno unificado: fue capturado por los españoles y luego asesinado después de haber pagado un rescate fabuloso en oro y plata (Hemming 1970; Prescott 1869).

El imperio español reemplazó entonces al inkaico en la década de 1530, pero muchas de las formas culturales inka y andinas no pudieron ser erradicadas bajo el coloniaje español, ni después del nacimiento de las repúblicas andinas en la década de 1820. Hoy en día, millones de personas hablan aún el quechua así como otras lenguas andinas; se mantienen vivos muchos aspectos de la organización social y de la tecnología,

particularmente a nivel de las pequeñas comunidades. Los límites políticos Inka constituyen todavía la base de demarcación de algunos distritos y provincias actuales y el sistema de caminos Inka aún sobrevive en algunas zonas como una red viable de transporte y comunicación.

## EL SIGNIFICADO DEL CAMINO INKAICO

La idea de "camino inka" ha significado diferentes cosas para diferentes individuos en diferentes momentos. Para los inkas mismos, el qhapaq ñan o Inka ñan (camino inka) fue un complejo sistema administrativo, de transportes y de comunicaciones, así como un medio para delimitar las cuatro divisiones básicas del Imperio: Un camino principal salía de la capital, Cuzco. Desde uno de los cuatro ayus; los caminos inka describían la geografía del Estado, recordando lugares y personas de acuerdo a su ubicación a la vera de la ruta.

Para los pueblos conquistados a lo largo de todo el Imperio, los caminos constituían un símbolo omnipresente del poder y autoridad del Estado Inka. Deben haber habido probablemente muy pocos individuos sujetos al Imperio que no hubieran visto alguna vez un camino inka, aún cuando muchos de estos individuos jamás hubieran visto —o lo hubieran hecho rara vez— a un verdadero Inka del Cuzco o sus alrededores. Las poblaciones vasallas también comprendían que los caminos eran construidos y mantenidos con su trabajo, como parte de sus obligaciones con el Estado dominante.

Durante las últimas décadas se ha agregado una dimensión adicional a la percepción de los caminos inka —y es que constituye el más fabuloso monumento jamás creado por la humanidad. Esta visión romántica fue difundida principalmente por el explorador y periodista Víctor W. von Hagen, quien exploró algunos caminos inka en el Perú y escribió libros populares de circulación masiva sobre ellos (1955, 1976). Hagen utilizaba con frecuencia la palabra "carretera" (highway) para describir los caminos inka, aun cuando éstos eran "carreteras" sólo en un limitado sentido de la palabra.

El tradicional concepto anglosajón de "carretera" involucra el de uso público y libre, abierto a todos los transeúntes. Tal no era el caso de los caminos inka, que servían principalmente a aquellos que viajaban por asuntos oficiales. Aunque algunos caminos inka podrían ser considerados como "carreteras" en el moderno sentido norteamericano de la palabra, que implica cualquier camino ancho y bien construido, un buen número de ellos no eran "carreteras" bajo cualquier definición. Estas rutas son con frecuencia sendas angostas con pocos o ningún elemento de construcción formal. De todas maneras subsiste el hecho de que la red vial es monumental y que constituye el más grande resto arqueológico de Sudamérica. No obstante, este hecho no debe disminuir otros logros de las civilizaciones precoloniales andinas, que construyeron terrazas para la agricultura y canales de irrigación que deben haber requerido de una mayor mano de obra que aquella utilizada por el sistema vial inkaico.

Algunos caminos inka pueden ser considerados ni totalmente "inka" o ni "camino", ya que varios de ellos en los Andes fueron construidos por pueblos preinkaicos y luego integrados a la red inka, mientras que otros evidentemente inkaicos pueden no ser considerados como tales de acuerdo a los conceptos de "camino" del siglo XX: entidades formalmente construidas, banquinas bien definidas, una compactación esmerada y en general un ancho uniforme. Algunos caminos inka carecen de estas características y un observador cuidadoso preferiría denominarlos huellas o senderos. Antes del siglo XX, las huellas y senderos eran llamadas con frecuencia "caminos". Es evidente que en las primeras descripciones de caminos inkas que hicieran burócratas, soldados, cronistas y sacerdotes españoles, usaron el término "camino" para referirse tanto a las rutas inkaicas bien construidas como a las simples huellas carentes de elementos formales de construcción.

Quando es este libro nos referimos a un camino "formalmente construido", queremos significar que se han usado algunos elementos arquitectónicos en su conformación. Tales elementos pueden ser [muros laterales, delineación de banquinas, superficies preparadas, muros de retención, peldaños o superficies elevadas]. En vista que el término "camino" está íntimamente ligado en la literatura arqueológica a las rutas inkas, en este texto continuaré usándolo en una forma muy general. Para esta investigación, camino inka significa cualquier ruta que exhiba o no elementos formales de construcción, que fue usada en tiempos del Imperio y que estuviera relacionada a edificios y/o asentamientos cuyas funciones estuvieran vinculadas al manejo del Estado Inka.

Esta definición exige alguna aclaración. En primer lugar, no existe una técnica de construcción única que identifique de forma inequívoca a todo camino inka, por tanto el principal método arqueológico utilizado para reconocer un camino inka es asociándolo a edificios y/o asentamientos construidos o utilizados por los Inkas. Esta definición nos permite incluir como camino inka a todas las rutas para las que existen pocos o ningún rastro arqueológico, pero para el cual contamos con buena evidencia histórica. Tales caminos pueden haberse convertido en (campos de cultivo, haber dado paso a construcciones modernas) o haber sido destruidos por (deslizamientos de tierra). Algunos caminos inka se han transformado en calles o carreteras modernas, y por lo tanto pertenecen también a la categoría de caminos inka siempre y cuando exista evidencia histórica y/o arqueológica que nos permita probar su uso en tiempos del Imperio.

Existen dos categorías de caminos precoloniales que la definición que hemos presentado omite en forma intencional: Aquellos caminos preinka que no fueron utilizados por el Imperio, y aquellos caminos locales que pudieron haber funcionado en época del Tawantinsuyu pero que no fueron usados para asuntos del Estado.

## EL DISEÑO DEL PROYECTO DE CAMINOS INKAICOS

El objetivo del Proyecto de Caminos Inkaicos fue el reconocimiento de una serie de trechos de caminos inka a lo largo de los Andes para recuperar información

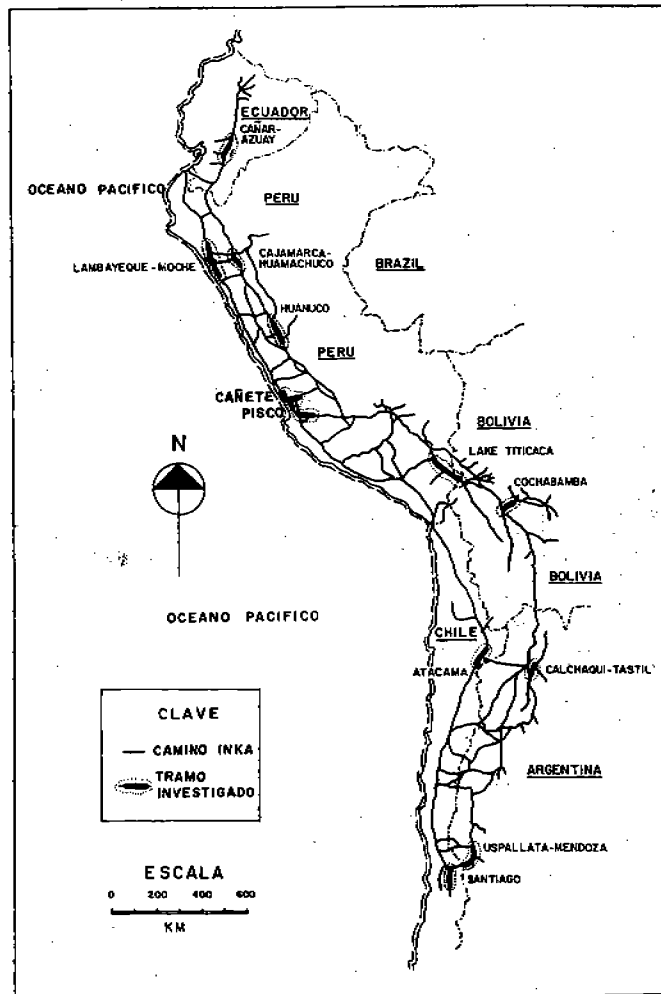


Fig. 1.1.- Ubicación de los doce tramos del sistema vial Inka recorrido por el proyecto. Probablemente representan tan solo el 5% de la extensión total conocida de la red de caminos inkaicos.

comparativa sobre varios aspectos de este sistema vial. Entre ellos nos interesamos por la [naturaleza y ubicación de los asentamientos] a lo largo del camino, la [influencia del medioambiente] en sus trazos, y los [tipos de construcción vial]. La prospección panandina constituyó el núcleo del proyecto, ya que sin ello las comparaciones a nivel del Imperio no hubieran podido realizarse.

Una de las contribuciones del Proyecto de Caminos Inkaicos es que una serie de tópicos específicos han sido investigados por medio de la recuperación de información importante proveniente de áreas bastante alejadas unas de otras. De esta manera el análisis comparativo de los datos del proyecto contienen una importancia panandina, involucrando una significancia a nivel imperial y no solo regional o zonal.

Se han escrito una serie de artículos sobre "muestreo arqueológico", pero éstos no abordan el tema del muestreo más allá de zonas de limitado ámbito geográfico. Debido a ello fue necesario desarrollar un esquema de muestreo específicamente para el Imperio Inka, aunque para algunos eruditos esta perspectiva era alarmantemente amplia. El punto fuerte del esquema es que permite una prospección arqueológica para establecer una base de datos referente a muchas partes del sistema vial Inka, el que en su totalidad es demasiado amplio para que un individuo pueda verlo completo aún en el transcurso de toda su vida.

La cantidad y ubicación de los tramos de camino elegidos para nuestro estudio fue escogida tanto en base a consideraciones prácticas como teóricas o científicas. Estas últimas estuvieron sustentadas en lograr que la muestra fuera representativa de la vasta gama de variaciones que se encuentran en los caminos inka. Es aún incierto qué tan representativa resultó la prospección, dado que se investigó sólo en doce tramos del sistema vial, que representa un pequeño porcentaje del sistema vial Inka en su totalidad (Fig. 1.1). Las siguientes consideraciones fueron tomadas en cuenta cuando se seleccionaron las zonas a investigar, antes de comenzar el trabajo de campo:

### 1.- DIVERSIDAD MEDIOAMBIENTAL

Se postuló, aunque sin certeza, que los diversos mediombientes andinos afectarían no solo la manera como los caminos Inka fueron construidos, sino también su trazo o recorrido. Por lo tanto, se trató de realizar prospecciones en medioambientes naturales contrastantes. Fueron muy pocas las investigaciones realizadas en medioambientes similares. Las áreas investigadas variaron según fenómenos naturales como (precipitaciones, altitudes, topografía y distancia de la línea ecuatorial)

### 2.- DIVERSIDAD CULTURAL DE LA PREHISTORIA TARDÍA LOCAL

Las zonas que investigamos fueron seleccionadas con la intención de ofrecer una amplia gama de diferentes circunstancias culturales locales (no inkaicas). Se

asumió que las variaciones culturales locales probablemente afectaron la naturaleza del sistema vial, y por lo tanto se seleccionaron áreas que sabíamos muy distintas entre sí. Esto significa que se investigaron tanto áreas donde se habían desarrollado sociedades con compleja jerarquización e integración política, así como otras donde las sociedades fueron simples y fragmentadas. Se incluyó también culturas basadas en diferentes estrategias económicas (por ejemplo, las del altiplano andino en contraposición a los grupos costeros del Pacífico), así como a las regiones donde la población era escasa o inexistente. Finalmente, también se incluyó en la investigación áreas pobladas por grupos advenedizos de colonos transplantados, como los valles de Cañete en el Perú y Cochabamba en Bolivia.

### 3.- VARIACIONES DEL RÉGIMEN INKAICO

Es sabido que el Imperio Inkaico aplicó un trato diferente a diversas áreas de sus dominios, y que el gobierno del Imperio no fue igual en todas partes, por lo que se postuló que estas variaciones pudieron afectar la naturaleza de los caminos. Por lo tanto se seleccionaron regiones en las cuales se sabía de la existencia de las diferentes formas de gobierno. Por ejemplo, algunas áreas fueron gobernadas a través de poderosos (señores locales), tales como las del valle de Chíncha y del lago Titicaca, mientras que otras estuvieron sujetas a una dominación más (directa desde el Cuzco) como la zona de Cuenca o Tomebamba en el Ecuador. Sin embargo, otras áreas estuvieron sujetas a una compleja gama de controles que incluía el liderazgo de (pequeños jefes locales) (*karaka*) en coordinación con funcionarios inkas y grupos locales de colonos o *mitmaq* como por ejemplo Cajamarca, Huánuco y el noroeste de la Argentina. En algunas áreas el régimen Inka estaba asociado a grandes centros urbanos, mientras que en otras no; por lo tanto se llevó a cabo el reconocimiento de caminos tanto en las áreas cercanas a los (grandes centros urbanos), como en las que éstos no existían.

### 4.- ARTERIAS PRINCIPALES Y CAMINOS SECUNDARIOS

Estudios etnohistóricos previos sobre el sistema vial Inka habían establecido con claridad que algunas rutas eran mucho más importantes y funcionaban en forma diferente que otras. Debido a ello se trató de investigar rutas de distinta importancia, tanto en términos de la cantidad de tráfico que soportaban como del tipo de actividades que dicho tráfico reflejaba. Es difícil evaluar qué tan bien estratificamos nuestro muestreo de prospección de acuerdo a esta perspectiva, aunque es cierto que varias investigaciones estudiaron arterias principales y otras consideraron rutas marginales.

### 5.- DISPERSIÓN GEOGRÁFICA

Dada la vastedad del Imperio, se consideró necesario distribuir las zonas a investigarse de manera tal que cubriera toda su extensión. Una estrategia alternativa pudo haber sido agrupar una cantidad de zonas a investigarse dentro de una área que

incluyera una o dos repúblicas. Esta alternativa hubiera resultado más económica y hubiera requerido de menores afiliaciones institucionales, pero se corría el riesgo de omitir amplias regiones del Imperio que pudieran contener distintos tipos de problemas relacionados con la investigación. Por tanto se decidió realizar como mínimo un reconocimiento en cada una de las repúblicas andinas que antaño formaban parte del Tawantinsuyu. Se realizó un reconocimiento en Ecuador y otro en Bolivia, dos tanto en Chile como en la Argentina y seis se organizaron en el Perú. El énfasis puesto en el Perú se debió a que esta república tiene más caminos inka que cualquiera de las otras, y a la existencia de algunos factores de índole práctico que hacían más sencillo operar allí como las ventajas económicas.

Varios trechos de caminos potencialmente importantes para entender el sistema vial fueron excluidos de la investigación por razones exclusivamente prácticas. Por ejemplo, hubiera resultado de mucha ayuda incluir por lo menos un segmento adicional de la vasta red del noroeste argentino, pero durante la prospección en dicho país la moneda era demasiado cara y los costos resultaban extremadamente elevados. Esto ocasionó que el tiempo empleado en la Argentina fuera limitado, y que el trabajo de campo de una de las zonas investigadas (Mendoza) fuera principalmente la investigación de los arqueólogos argentinos J. Roberto Bárcena y Juan Schobinger.

Las consideraciones prácticas que determinaron la elección de una zona de reconocimiento, donde se sabía que el camino incaico se encontraba parcial o casi intacto, también limitó las opciones de la investigación. En los pocos casos donde el proyecto fue a investigar caminos inka de los cuales no existían informes recientes, los resultados del trabajo de campo fueron escasos debido principalmente a su mal estado de conservación.

Algunas áreas del Imperio Incaico fueron obviadas ya que no existía o no contaban con una combinación sólida de datos escritos tempranos con informes arqueológicos recientes, información que pudiera guiar al proyecto hacia un camino inka. Tal fue el caso de la mayor parte de la vertiente oriental o amazónica de los Andes desde Bolivia hacia el norte, así como de la mayor parte del Kunti Suyu altiplánico y costero (región al sur y al oeste del Cuzco).

El lector puede preguntarse por qué no se eligió para la investigación algún camino cercano al Cuzco, la capital imperial. En primer lugar, porque los caminos incaicos del área de Cuzco y los *tampu* (alojamientos camineros) que los acompañan son relativamente bien conocidos y han sido ya trazados (Agurto 1980). Segundo, porque dos de las pocas investigaciones adecuadas sobre caminos inka realizadas antes de nuestro proyecto fueron las ya publicadas sobre el camino incaico a Machu Picchu (Bingham 1930: 117-180; Fejos 1944). Finalmente, porque otros arqueólogos que vienen realizando investigaciones en el área del Cuzco tratan en parte sobre sus caminos y el autor no creía conveniente repetir los esfuerzos de estos colegas. En algunos casos, como en el capítulo sobre la localización de los *tampu* y la distancia entre ellos, se citan datos sobre la región de Cuzco. Aun así, este estudio no pretende tratar sobre la región del Cuzco sino más bien sobre los caminos inka que se encuentran en otras partes del Imperio.

¿Por qué se eligieron doce zonas para la investigación? Los doce segmentos de caminos estudiados representan un equilibrio entre el deseo científico de un muestreo a gran escala de caminos inka y las limitaciones de las posibilidades económicas. La amplia gama de datos de campo proveen del sustento para buena parte de los análisis que se presentan en este libro y constituyen posiblemente el punto más importante del proyecto. Por otra parte, el deseo y la necesidad de un amplio muestreo de caminos inka constituyó el punto más débil del proyecto debido a las dificultades para conseguir su financiación. Más de un evaluador de nuestras propuestas se opuso a que se financiara el proyecto, juzgándolo imposible de llevarse a cabo en un área tan vasta.

El jurado de la National Science Foundation denegó fondos al proyecto sobre esta misma base y recomendó "un estudio muy profundo" en "una pequeña región, donde la preservación de la construcción provincial fuera buena".

El bien intencionado consejo del jurado refleja la posición según la cual un proyecto arqueológico por definición debe llevarse a cabo en un sitio específico, o dentro de un área geográfica limitada. Cabe resaltar que la mayoría del apoyo económico provino de fuentes que no recurrieron a jurados de arqueólogos para evaluar el potencial del proyecto, sino más bien donde una persona resultó impresionada por lo no convencional del proyecto y estuvo dispuesta a aceptar el reto de que un proyecto poco usual podría producir resultados especiales. La factibilidad del proyecto nunca fue cuestionada por las muchas instituciones andinas que lo patrocinaron de diversas formas.

Un elemento final, que definió el tamaño de la muestra, fue la extensión de cada trecho de camino investigado. Todos ellos tienen una extensión de entre 100 y 200 kilómetros, extensión que no fue siempre predeterminada sino que fue con frecuencia un factor definido por una serie de circunstancias prácticas tales como puntos para llegar o salir del camino, la disponibilidad de guías y animales de carga y el cansancio físico de los participantes. En la mayor parte de los lugares, extender el reconocimiento más allá de 100 ó 200 kilómetros hubiera creado problemas logísticos adicionales y hubiera resultado mucho más costoso en tiempo y recursos.

## LA PRESERVACIÓN DE LA INGENIERÍA VIAL INKAICA

Es difícil juzgar la exactitud de los resultados de las diversas expediciones, a menos que uno examine cuidadosamente los factores que han influido sobre la preservación, cambios o destrucción del camino inka y sus sitios asociados. Estos factores pueden variar de una zona a otra y están íntimamente ligados al problema básico de la exactitud de los datos. Ningún arqueólogo debe llegar a conclusiones sobre su trabajo de campo si no está en condiciones de demostrar a otros, y a sí mismo, que es conciente de la multitud de factores que pueden influenciar la validez de la evidencia que él ha hallado. Las investigaciones previas sobre caminos incaicos

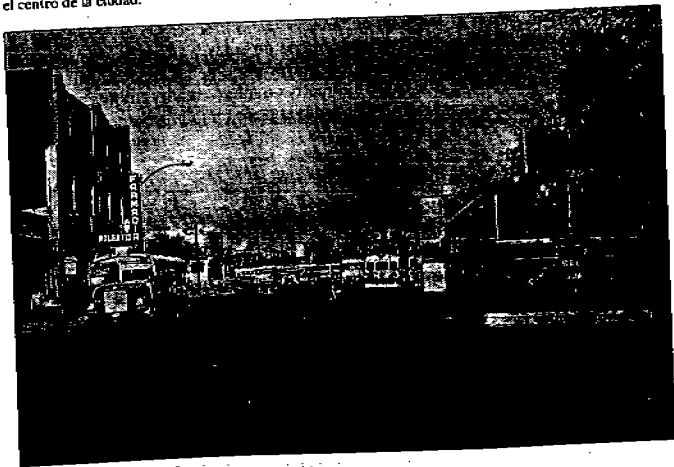
Ecuador 1  
Bolivia 1  
Chile 2  
Argentina 2  
Perú 6

apenas han tocado este tema, y por lo tanto se justifican algunos comentarios generales sobre el mismo.

La primera observación importante es que sólo pequeños tramos del sistema vial original se encuentran lo suficientemente bien preservados como para ofrecer una apariencia similar a aquella de los tiempos del Imperio. El uso, abandono, erosión, agricultura y/o las construcciones modernas han alterado la apariencia física de los caminos o los han destruido totalmente. Los tramos mejor preservados se encuentran en las zonas costeras o en los desiertos serranos, mesetas altoandinas no agrícolas, así como en las áridas laderas andinas, donde la sequedad, aislamiento y/o altitud han protegido los caminos. Los medioambientes más destructivos lo constituyen los angostos valles ribereños y la zona agrícola serrana de la subpuna, y todas las áreas de construcción extensiva moderna o desarrollo urbano. En general, los caminos inka han desaparecido frecuentemente cuando atravesaban terreno agrícola, porque la irrigación y el cambio de los campos se han tragado el camino. El desarrollo urbano ha actuado también como agente de destrucción, no obstante no es raro que un camino incaico haya evolucionado hasta transformarse en una calle o avenida moderna (Fig. 1.2).

Por lo tanto, podemos encontrar caminos incaicos en diferentes estados de conservación que varían desde excelente hasta inexistente. Es por esta razón que las expediciones fueron muy cuidadosas en cuanto al registro de la calidad de la preser-

Fig. 1.2.- La Avenida Independencia en Santiago de Chile fue alguna vez un simple camino incaico, cercano a la frontera sur del Tawantinsuyu. Hoy en día se ha transformado en una moderna autopista en el centro de la ciudad.



1.3.- Línea en el campo, al norte de Cuzco. La línea divisoria entre dos campos fue alguna vez el camino incaico principal de la provincia ecuatoriana de Cañar. Cuando el camino dejó de ser usado, los campos avanzaron sobre el mismo.

vación, de tal suerte que se pudiera juzgar en cuanto a la autenticidad del camino y sus componentes. Las muchas observaciones de campo en cuanto a la preservación de los caminos nos han sugerido dos categorías generales en las que se pueden clasificar los tramos existentes: 1) Tramos cuya construcción y traza originales se encuentran intactos; y 2) Tramos con sólo la traza intacta.

La primera categoría, segmentos con construcciones y trazos intactos, se refiere a aquellas porciones del camino cuyo trazo es visible y en donde puede además encontrarse otros elementos originales de construcción — como (superficies preparadas, muros laterales, muros de retención, peldaños, marcas de las banquetas o sitios asociados) — relativamente intactos. Los caminos inka de la categoría 1 son hoy en día un tanto escasos en los Andes, pero los arqueólogos del proyecto hicieron un esfuerzo especial para investigar tramos de caminos con estas características.

Los segmentos de caminos de la segunda categoría, sólo la ruta o trazo intacto pueden aún encontrarse pero, a consecuencia de un excesivo uso, de la erosión natural o de su reconstrucción, ya no muestran rasgos originales ni construcciones que fueran características del camino en tiempos de los Inkas. Hoy en día hay muchos más caminos de la segunda que de la primera categoría, fundamentalmente porque la traza de un camino es mucho más duradera que sus construcciones. El abandono, la reconstrucción y el excesivo uso pueden cambiar radicalmente la naturaleza de la construcción de un camino, pero no alterarán su traza.

Usualmente la ruta puede ser cambiada o destruida solo por circunstancias mayores, sean naturales o culturales. Por ejemplo, la construcción de una nueva carretera vehicular entre dos puntos también conectados por un camino incaico puede producir la destrucción de su traza debido a que será abandonada por los viajeros quienes preferirán el camino nuevo. Este abandono puede llevar a la destrucción total del camino incaico, debido a que la agricultura y otros usos de la tierra pueden utilizar el antiguo camino para nuevos propósitos (Fig. 1.3).

En aquellos casos en que la destrucción de la traza del camino Inka ha sido total, pueden quedar indicios de su existencia tales como una línea divisoria o cercas entre propiedades. La traza de un camino incaico también puede ser destruida por fenómenos naturales, como (derrumbes) de las laderas de los cerros, la formación de (dunas) en terreno desértico, la variación en el nivel del agua de los lagos o la erosión de las márgenes de un río. La erosión hídrica que altera la forma del suelo de los valles y causa avalanchas de tierra y lodo, es probablemente el factor natural más dañino para las trazas de los caminos incaicos.

Finalmente, frecuentemente es muy difícil determinar si uno se está enfrentando a un camino de la categoría 1 ó 2, dado que la reconstrucción puede con frecuencia imitar las técnicas originales de construcción.

En tiempos de los inkas, los caminos eran usualmente construidos y mantenidos con mano de obra local, a menudo dirigida por ingenieros inkas. Las técnicas de construcción vial usadas en aquellos tiempos, usualmente continúan aplicándose en la actualidad. Muchas comunidades andinas continúan con la tradición secular de reparación anual de sus caminos, siendo posiblemente uno o varios de ellos de la época Inka. Por lo tanto, es con frecuencia difícil poder determinar si elementos de construcción tales como muros de retención, peldaños o drenajes, son del período incaico o han sido reconstruidos. Debe brindarse una atención constante al problema de la autenticidad de los caminos y al grado en el que puedan o no mostrar imitaciones o alteraciones de la ingeniería Inkaica.

## ORTOGRAFÍA EN LA LENGUA INKA

Ninguna publicación sobre caminos incaicos puede evitar el uso de una cantidad de palabras en la lengua del Imperio, el *runa simi*, usualmente llamado quechua. Estas palabras pueden resultar difíciles para el lector y por lo tanto se hallan definidas en el glosario al principio del libro, y otras lo están en el texto.

Las palabras quechuas se encuentran escritas en diferentes formas en esta publicación y hay varias razones para esto. La mayoría de las palabras quechuas han sido escritas utilizando el alfabeto español, que no siempre tiene un equivalente preciso para algunos fonemas quechuas. A esto debe sumarse que algunas palabras en la lengua Inka fueron escritas en formas diversas como consecuencia de diferencias de pronunciación regionales (Rowe 1950).

Finalmente, nunca ha habido una autoridad universalmente aceptada sobre la ortografía del quechua. El presente texto escribe los nombres de lugares (topónimos) de la misma forma en que aparecen en los modernos mapas nacionales. Hay pocas probabilidades que esta ortografía cambie con rapidez y por lo tanto la misma palabra puede aparecer escrita de diversas formas en el mismo texto. Por ejemplo, la palabra *inka* se encuentra escrita como *inga* en el lugar llamado *Ingapirca* e *inka* en el lugar llamado *Inkaillacta*. De la misma forma, *tampu* puede aparecer como *tanpo*, *tambo*, *tampo* o *tampu* en la toponimia.

No obstante, y en deferencia al hecho de que la lengua Inka posee hoy su propio alfabeto fonémico (Urioste 1980: xx-xxxi), y de que su uso se está difundiendo con rapidez, algunas palabras del texto se hallan escritas utilizando el nuevo sistema, por ejemplo: *chaski* (*chasqui*), *tampu* (*tambo*), *kipu* (*quipo*), *chaka* (*chaca*), *wasi* (*huasi*), e *inka* (*inca*). Los reyes o emperadores del Tawantinsuyu son por ende Waskar (Huáscar), Atawalpa (Atahualpa), Wayna Qhapaq (Huayna Capac), Thupa Yupanqui (Topac Yupanqui), Pacha Kuti (Pachacutec), etc.

El alfabeto fonémico quechua le permite a la lengua Inka transformarse en un instrumento más exacto de comunicación escrita, aunque aún subsisten diferencias menores en cuanto a su aplicación. Dos quechuahablantes nativos pueden estar de acuerdo en la descripción fonémica de cada símbolo y aún así escribir la misma palabra en forma diferente (ej. *tampu* o *tanpu*). Sin embargo el nuevo sistema representa un avance significativo sobre el antiguo uso, muy irregular, del alfabeto español. Por este motivo, en el texto se utiliza esta nueva ortografía cuando no se trata de topónimos.

Aparte de estos topónimos, existen otras dos excepciones en el texto para el uso de la nueva conversión ortográfica. La primera es la de los nombres andinos de autores (ej.: Guaman Poma, Pachacuti Yamqui) del período colonial que se hallan catalogados en las bibliotecas con sus nombres tal como ellos los escribían. La segunda excepción son las palabras en títulos o citas que aparecen en el texto y en la bibliografía.