

CAPÍTULO 12

REFLEXIONES SOBRE EL SIGNIFICADO SIMBÓLICO Y EL CARÁCTER SINGULAR DE LOS CAMINOS INKAICOS

Este libro no estaría completo sin algunos comentarios generales sobre el carácter singular y sobre el rol ideológico de los caminos inkaicos. Este punto está íntimamente relacionado con el problema más general del porqué los caminos fueron tan importantes en los Andes, y si es que éstos fueron más o menos significativos que en otras sociedades complejas preindustriales. Este capítulo es más reflexivo que los precedentes y, por lo tanto, debe ser considerado de naturaleza un tanto especulativa.

En el Prefacio a este volumen se menciona que los caminos no sólo tuvieron gran significado práctico en los Andes, sino que además jugaron un rol especial en conceptos relacionados a la división del espacio y de la sociedad. Los caminos fueron usados para comprender y expresar la geografía cultural y estaban muchas veces investidos de un considerable significado ritual.

Nuestro primer punto, el que los caminos ayudaban a expresar divisiones en el espacio y en la sociedad, puede verse con claridad en la capital inkaica, donde cuatro caminos principales (habían muchos otros), salían hacia las cuatro divisiones del Tawantinsuyu. Se hace cada vez más claro que en otros centros inkaicos las vías de entrada y salida, así como otros corredores importantes, eran divisiones planificadas que separaban a grupos de personas con estatus y funciones diferentes. Un vínculo más profundo entre los caminos y las divisiones del espacio y de la sociedad, puede verse en la forma en que el sistema inkaico del *zeque* afectó la organización de las ciudades.

El sistema del *zeque* (Rowe 1979; Wachtel 1973; Zuidema 1964), era una serie de más de trescientos lugares sagrados en y alrededor del Cuzco, que se alineaban en más de cuarenta direcciones que se irradiaban desde el Templo del Sol en la ciudad. Estas "líneas" eran senderos usados por grupos específicos de la sociedad que veneraban al lugar o lugares sagrados existentes en ellas en períodos específicos del año.

El ordenamiento radial de líneas o senderos del sistema *zeque* es aparentemente un concepto que fue desarrollándose durante varios siglos en los Andes (Morrison 1978), y que continúa hasta hoy en día. Morris (1980) ha demostrado que los conceptos incaicos de la división de la sociedad en dos, tres o cuatro partes y los conceptos del *zeque* radial, fueron fundamentales para definir los planos de las construcciones, caminos y corredores del centro incaico de Huánuco Pampa. Parece ser que principios similares fueron aplicados en el planeamiento de sitios incaicos en las regiones costeras del Pacífico, y también tan al sur como en instalaciones del nor-oeste de la Argentina.

Algunas investigaciones importantes realizadas recientemente por Zuidema (1977, 1982a, 1982b, 1983c) y Aveni (1981) han ampliado nuestros conocimientos sobre el sistema *zeque*, demostrando qué tan cercano estuvo relacionado a preocupa-



Fig. 12.1.- "Contador maior i tezorero Tawantinsuio Quipoc curaca condor chava". Dibujo de Huamán Poma de Ayala.

ciones calendáricas y con alineamientos astronómicos. Sus investigaciones nos indican que algunos caminos, particularmente aquellos dentro de, o cercanos a centros incaicos, marcaron ciertos conceptos calendáricos y astronómicos. Este tema se ha convertido solo recientemente en un objeto de investigación, y al parecer podrá ser un área importante para futuras investigaciones.

El segundo punto, aquel de que los caminos eran usados para comprender y expresar la geografía cultural, está solo un tanto relacionado con la discusión anterior. Cieza de León nos hace notar cómo los caminos eran usados para "ubicar" gente y lugares, cuando escribió ([1553] 1962: 242):

"... como en España los antiguos hacían división de toda ella por las provincias, así estos indios [del Cuzco], para contar las que había en tierra tan grande, lo entendían por sus caminos".

Esta tendencia a definir la ubicación de gente y áreas por medio de caminos sobrevivió al Imperio, y los lectores de las fuentes históricas andinas del siglo XVI fueron concientes de la frecuencia con que los escritores europeos definen pueblos y lugares en relación a caminos incaicos específicos.



Fig. 12.2.- "Andas del Ingo Quispirampa, Topa Ingo Yupaqui y Mama Ocllo caya llevan al Ingo los andios collaunya...". Dibujo de Huamán Poma de Ayala.

La información sobre los caminos y sus sitios asociados era aparentemente guardada en *khipus* (cuerdas anudadas usadas para conservar información), que eran particularmente efectivos para registrar información en secuencias específicas (Fig. 12.1). Es probable que las listas de *tampus* de Vaca de Castro ([1543] 1908) y Guamán Poma ([1614] 1944) fueran originariamente relatadas por expertos en *khipus*, quienes podían definir una serie de caminos principales recordando la secuencia de sitios (*tampu*) sobre los mismos. En resumen, los caminos pueden haber sido usados no sólo para viajar sino también para pensar, ayudando a concebir por asociación las relaciones entre un lugar o un grupo de personas, con otro.

La idea de que algunas veces los caminos tenían un alto significado ceremonial está relacionada a diversos tipos de evidencia. Existe clara evidencia histórica sobre algunas peregrinaciones, o procesiones de tipo ceremonial, que se realizaban sobre ciertas rutas rectas que evitaban el camino real (Zuidema 1982c). Otros caminos conducían a santuarios que se encontraban a gran altura, por encima de los 5,500 m.s.n.m. La reverencia general con la que eran vistos los caminos se pone de manifiesto en un pasaje de la Relación Francesa ([1534] 1967: 72) que relata cómo el Inka y su corte viajaron a la plaza de la ciudad de Cajamarca. La descripción de la peregrinación real comienza así:

"Había delante de él [el Inka] muchos indios, que limpiaban el camino, a pesar de que éste estaba bastante limpio y que no había nada que limpiar".

Esta limpieza del camino sin duda estaba relacionada al inminente paso del Emperador (Fig. 12.2), no obstante uno puede preguntarse si el acto de limpiar un camino -que no lo necesitaba- puede también haber tenido que ver con una actitud especial hacia los caminos en general.

Un concepto final sobre la importancia simbólica y/o ideológica de los caminos incaicos deberá estar relacionado a la manera cómo ellos sirvieron como un símbolo del mismo Estado. En el Capítulo 6 se discutió cómo la construcción de caminos fue usado como un símbolo de la introducción del gobierno incaico. Probablemente casi todos los súbditos del Tawantinsuyu vieron un camino incaico alguna vez en su vida, aunque muchos de ellos no hubieran visto nunca a algún funcionario incaico. Los caminos fueron de una manera muy real el vínculo omnipresente y palpable entre los súbditos y el Estado. A través de todo el Imperio los súbditos viajaban hacia diversos puntos por estos caminos, para cumplir sus labores para el Estado. Este servicio comprendía frecuentemente el viajar ya fuera para la construcción o reparación de puentes, caminos y *tampus*, o para realizar trabajos específicos en instalaciones especializadas que servían a la red vial. John Murra se ha referido a los caminos incaicos como una "bandera" del Estado incaico debido a su gran visibilidad y por la forma clara con la que vinculaban al individuo con la autoridad central.

Dada la gran importancia de los caminos en la ideología andina, cabría preguntarse porqué estos habían llegado a ser una entidad tan significativa durante el Imperio Incaico. Yo sospecho que una serie de factores incidieron en el elaborado sistema de transportes y comunicaciones de los Andes, que no estuvieron general-

mente presentes en otras sociedades preindustriales, tanto históricas como prehistóricas. Estos factores son distintos de los más obvios requisitos administrativos y militares de las sociedades más complejas. Una característica especial de los Andes es que tanto las personas como los bienes eran al parecer trasladados con más frecuencia, en mayores cantidades y a mayores distancias, que en muchas otras sociedades preindustriales.

Este movimiento de personas y de bienes ha sido estudiado por diferentes eruditos y algunos aspectos de esta información han sido reunidos por John Murra (1972, 1976) quien ha enfatizado sobre la importancia de las relaciones económicas complementarias entre una multitud de diversos pisos ecológicos "verticales". Estas relaciones económicas incluyen el movimiento de personas hacia lugares considerablemente distantes de sus hogares, lo que podría haber creado un ambiente cultural en el que la gente estuvo habituada a esta dinámica y que permitió al Estado Inka realizar grandes desplazamientos poblacionales. Por lo tanto, las relaciones económicas "verticales" pueden estar de alguna manera relacionadas al encomiable sistema incaico del *mimmaq* o política de colonización, que tenía como resultado traslados masivos de grupos humanos en forma parcial o total hacia nuevas áreas en las que nunca habían habitado. No hubo lugar del Tawantinsuyu exento de la política *mimmaq*, y uno podría reflexionar sobre si estos movimientos de gente no resultaron en una influencia adicional para la creación de un eficiente sistema vial.

Debemos tener presente que existieron sistemas viales en tiempos preincaicos, por lo menos en los Andes Centrales (Capítulo 6). La tradición andina de construir caminos bien puede haber sido alentada por una característica medioambiental que siempre pronunciada en los Andes que en otros centros antiguos de civilización. No es nada nuevo decir que los Andes están constituidos por una gran variedad de medioambientes. No obstante, probablemente debemos enfatizar en cómo las zonas de producción agrícola, donde residen las poblaciones más densas, se encuentran frecuentemente separadas unas de otras por áreas ecológicas que nunca han estimulado que se asienten grandes concentraciones de población. En mis viajes a través de los Andes, desde Ecuador hasta el nor-oeste de Argentina, me ha impresionado el grado en que las poblaciones andinas viven en bolsones, o zonas restringidas por medioambiente, rodeadas por áreas inhabitables o casi inhabitables. Estas cuencas entre montañas o valles irrigados por un río, se encuentran aisladas unas de otras por cerros altos, punas altas, montañas altísimas, laderas densamente forestadas así como también número de otros obstáculos. Se debe enfatizar que las poblaciones andinas se encuentran fragmentadas no solamente por sus altitudes variadas, sino también por zonas aisladas que separan a las poblaciones de medioambientes similares. Es común que zonas de ecología similar (valles costeros o valles intermontanos) se encuentren tan separadas unas de otras como también lo están las zonas de ecología diferente. Parecería probable que la tradición andina de construir caminos haya sido un gran impulso de la necesidad práctica básica de construir puentes de comunicación entre estas concentraciones poblacionales. En zonas aisladas, el Estado no podía depender de caminos locales o de guías para ayudar a sus viajeros.

La naturaleza de las poblaciones andinas, separadas unas de otras, debe haber constituido un problema especial para los primeros Estados que allí se formaron,

puesto que el control de cualquier área grande exige vínculos estables entre sus diversas partes. Las primeras sociedades complejas estadales tempranas en los Andes se encuentran asociadas con caminos formalmente construidos (Beck 1979), y tal vez no es exagerado afirmar que, aún más que en otras partes del mundo, los Estados andinos necesitaban caminos para unir sus partes. El carácter de unión o vínculo que tienen los caminos tan importante para el manejo del Estado, era particularmente crítico en los Andes, y ésta puede ser una razón del porqué asumían los caminos un rol ideológico y simbólico tan significativo.

Estos planteamientos nos conducen a una de las interrogantes más provocativas y aún irresuelta. ¿Era el sistema vial inkaico único en su elaboración, dimensiones y complejidad, comparado con los sistemas de otras sociedades preindustriales? Al comienzo de mis investigaciones, un especialista mesoamericano me preguntó porqué los caminos precoloniales eran aparentemente tan importantes en los Andes, cuando al parecer en México central parecía haber menos énfasis así como evidencias mucho menores de su existencia. Algunas preguntas similares fueron hechas también por especialistas del Medio Oriente, quienes conocen la existencia de extensas rutas comerciales, pero aparentemente tienen muy poca evidencia de grandes redes viales formalmente construidas. El mayor sistema vial del Viejo Mundo puede muy bien haber sido el romano; pero éste y el inkaico deberán todavía ser comparados. Existen comparaciones entre el sistema inkaico y los caminos europeos del siglo XVI, ya que numerosos viajeros que también conocían bien las rutas europeas viajaron por los Andes y alabaron el sistema inkaico. En general estuvieron de acuerdo en que la red inkaica era mejor que la europea.

Muchos eruditos han publicado investigaciones y descripciones de los caminos inkaicos, pero nadie desarrolló un criterio sobre su monumentalidad y sobre su carácter tan único como el cronista y soldado Pedro Cieza de León, quien viajó grandes distancias sobre estos caminos durante la primera generación del gobierno español. Durante más de cuatrocientos años sus escritos han sido una guía clásica del sistema vial inkaico. Cieza expresa una admiración tan fundamental, que aún hoy día repercute en aquellos afortunados que pueden viajar por los caminos de los inkas. El describe la ruta principal del Cuzco a Quito de la siguiente manera (1519: 213-214):

... Creo yo que, desde que ay memoria de gentes, no se ha leido tanta grandeza como tuvo este camino, hecho por valles hondos y sierras altas, por montes de nieve, por tremadales de agua, por peña y junto a ríos furiosos; por estas partes iba llano y empedrado, por laderas bien sacado, por las sierras deshechado, por las peñas socavado por junto a los ríos sus paredes, entre nieves con escalones y descarrado por todas partes limpio, barrido, descombrado, lleno de aposento de depósitos de tesoros, de templos del Sol, de postas que había en camino. ¡Oh! ¿Qué grandeza se puede decir de Alexandro, ni de ninguno de los poderosos reyes que el mundo mandaron que tal camino hicieran ni inventasen el proveimiento que en él había..?