

CAPÍTULO 6

EL USO DE CAMINOS Y SENDEROS PREEXISTENTES

El sistema vial inkaico fue construido, en parte, antes de la existencia del Imperio, así como también algunos *tampu* y grandes centros (o parte de ellos) existieron antes que los Inkas. La idea de que los Inkas heredaron parte de su sistema vial es bastante razonable, porque, como dice Lumbreras (1974 a: 162): "la construcción de un sistema tan extenso y complicado, durante la corta duración que tuviera el Imperio Inkaico, hubiera sido difícil aun con la tecnología moderna". No obstante, muy pocos de los escritores tempranos o modernos que han descrito el sistema vial inkaico, se han interesado o atrevido a sugerir siquiera que éste pudo haber sido parcialmente obra de pueblos preinkaicos.

Dos circunstancias conspiraron en contra de esta idea. La primera fue que casi ninguna de las fuentes históricas clásicas tempranas sugieren que el sistema vial del Tawantinsuyu tuviera un origen preinkaico. Por el contrario, ellas casi siempre describen la construcción de caminos como parte del proceso que integraba al Imperio las áreas recientemente conquistadas o asimiladas. Escritores tan agudos y observadores como Cieza, Cobo, Zárate, Molina y Gutiérrez de Santa Clara, dedicaron párrafos y hasta páginas enteras a la descripción de caminos inkaicos sin siquiera sugerir que pudieran haber existido antes del Imperio. En segundo lugar, los reconocimientos realizados por algunos arqueólogos y por la expedición de Víctor W. von Hagen en 1954 y 1955 (1955; 1976), no produjeron evidencia concreta sobre caminos preinkaicos que hubieran sido usados por el Imperio.

A pesar de esto, Alberto Regal (1936: 7), ya en 1936, estaba dispuesto a sugerir que parte del sistema era preinka. Sus pruebas no eran de origen arqueológico, sino más bien partían de la observación general que la topografía del Perú frecuentemente requiere que las rutas de transporte siguieran un curso natural. Basó su razonamiento en que dado que las rutas actuales siguen la traza de las inkaicas (da dos ejemplos), éstas a su vez debieron seguir otras más antiguas. Regal, así mismo, citó

dos fuentes escritas tempranas como prueba de la existencia de caminos preinkaicos (posteriormente citadas por Beck 1979: 3, 4; Lumbreras 1974 a: 162; y Schreiber 1978: 107, 108). Ninguna de las fuentes citadas por Regal constituyen buenas pruebas, no obstante una (Collapiña *et al* [1542] 1974: 37, 39) hace referencia a que Pacha Kuti restauró ("hizo reformar") caminos y *tampu*, y reconstruyó otros ("mandó hacer otros de nuevo"). Sin embargo, esta línea sigue a una afirmación de cómo el padre de Pacha Kuti, Wira Kocho, había establecido un sistema vial con mojones *tupu*, *chuta* y *chaski*. Por tanto la tarea de restauración y reconstrucción llevada a cabo por Pacha Kuti pudo estar referida más bien a los caminos de su padre y no a los preinkaicos. En forma similar, Regal cita a López de Gómara, quien escribió que Wayna Qhapaq restauró y extendió una ruta principal. Esto puede simplemente referirse a mejoras hechas sobre un camino construido por Thupa Yupanki, su padre, bajo cuyo mando el vasto sistema de transporte incaico tomó verdadera forma.

Muchos escritores tempranos señalan, como lo hicieron Gutiérrez de Santa Clara ([1599] 1963: 250) y Cieza de León ([1553] 1967: 48, 186), que cada sucesivo emperador incaico contribuyó con la elaboración y perfeccionamiento del sistema vial. No obstante, siempre es posible que cualquier pasaje que relate que los Inkas construyeron un camino u ordenaron su construcción, se refiera a un camino ya existente, o algún sendero que fuera remodelado o simplemente integrado a la red vial incaica.

Una de las razones por las cuales la historia del Estado incaico no es muy explícita en cuanto a la antigüedad de los caminos, tiene que ver con una letanía algo convencional que debió ser usada por los historiadores orales de la corte incaica, quienes describían las actividades del Estado en las zonas recientemente conquistadas. Esta letanía, que aparece, con algunas variaciones, en diversas crónicas, relata una serie de sucesos representativos de la introducción del régimen incaico: la determinación de límites, el arribo de los *mitmaq*, la construcción de templos al Sol, la institución del sistema laboral de la *mita*, y la construcción de caminos. Tales relatos no están interesados en si un camino incaico es antiguo o nuevo, sino en utilizar la construcción de ellos como uno de los muchos símbolos representativos de la introducción del régimen incaico.

EVIDENCIAS DE CAMINOS PREINKAICOS

Dado que los relatos históricos tempranos no son de mucho valor para poder comprender los orígenes de la construcción incaica de caminos, para encontrar información uno debe remitirse a los resultados de los reconocimientos arqueológicos. Varios de estos informes escritos por Lumbreras, Willey, Proulx, Shady y Rosas han sido revisados por Schreiber (1978: 108-110) como evidencia de la existencia de un sistema vial del Imperio Wari (700-1100 d.C.). No puede dudarse que el Imperio Wari usó caminos, particularmente porque dos de sus sitios más importantes y mejor preservados, Wiracocha Pampa y Piquillacta, tienen caminos muy bien construidos que llevan a ellos.

Otra buena evidencia sobre caminos preinkaicos proviene de la costa norte del Perú, donde Kosok (1955, 1965) vio, trató e ilustró algunos de ellos. Así mismo, Beck (1979) tiene una notable presentación sobre la naturaleza y extensión de caminos andinos preinkaicos, en su estudio sobre caminos en el valle de Moche y alrededores. Ella encontró 150 trechos que son preinkaicos, algunos de los cuales se remontan por lo menos hasta el período Chavín. Pareciera que a través de dos mil años de prehistoria, pueblos de diversas culturas estuvieron construyendo caminos.

Se ha sugerido, por otro lado, que la cultura Tiwanaku, originaria del altiplano boliviano, debe haber tenido un sistema vial (Stoethert S. 1967: 12). A. Kolata (1982: 16, 17) ha publicado mapas donde se muestran calzadas Tiwanaku a más o menos 10 kilómetros al norte del sitio Tiwanaku. Los contactos de los Tiwanaku con los valles orientales, el centro del Perú, el norte de Chile y con la costa del Pacífico son bien conocidos, aunque la naturaleza física de las rutas usadas para tales contactos permanecen en el misterio.

Es bastante razonable afirmar que existieron caminos preinka en gran parte de los Andes, puesto que esta área, particularmente la región entre los 5 y 18 grados Sur, es conocida por haber sido centro de varias poderosas culturas precoloniales, muchas de las cuales llegaron a constituir grandes Estados. Esta área vio el desarro-

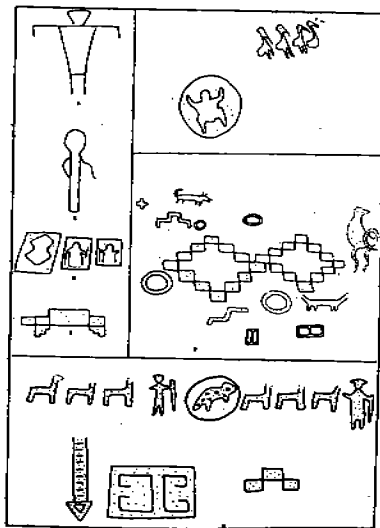


Fig. 6.1.—Geoglifos de la quebrada de Tarapacá, oasis de Pica, quebrada de Pintados, cerro Figuras y cerro Pintados, en el norte de Chile (según Núñez 1976: 160). Los geoglifos constituyen indicadores de las sendas para las caravanas de llamas, las que fueron en su mayor parte usadas en tiempos precoloniales tardíos y que conducen del altiplano a la costa.

llo de las sociedades de clase, de la arquitectura monumental y de sistemas políticos bien organizados mucho antes que los Inkas. Es de suponer que este tipo de sociedades tan complejas debieron tener un sistema de transportes y comunicaciones en forma de caminos, dado que los caminos constituyen un auténtico componente tanto de los Estados precoloniales como de los Estados actuales del mundo occidental así como del oriental.

Al sur de los 18 grados Sur, o al norte de los 5 grados Sur, donde no es seguro, o dudoso por lo menos, que existieran Estados políticamente organizados antes de los Inkas, uno puede dudar de la existencia de vastas redes viales precoloniales. No cabe duda que existieron huellas y sendas, ya que éstas son concomitantes inevitables de la vida sedentaria en todas partes del mundo. Algunos de los senderos más inusuales usados por los pueblos preinkaicos de los Andes, han sido descubiertos e interpretados por Lautaro Núñez A. (1976) en el norte árido de Chile. Allí, los geoglifos constituyen indicadores de las sendas para las caravanas de llamas, las que fueron en su mayor parte usadas en tiempos prehistóricos tardíos y que conducen del altiplano a la costa (Fig. 6.1).

Los ejemplos de caminos y senderos preinkaicos antes citados, no dejan ninguna duda en cuanto a la existencia de rutas preinkaicas de transporte, sean éstas senderos o entidades formalmente construidas. Una tarea importante para futuras investigaciones constituirá el comprobar cuáles de éstos estuvieron efectivamente integrados a la red vial incaica, cuáles fueron abandonados y cuáles continuaron para un uso puramente local, no Inka.

EL USO DE RUTAS PREEXISTENTES POR EL TAWANTINSUYU

Se puede pensar que cualquier camino incaico conocido puede haber existido antes del Tawantinsuyu si en el reconocimiento arqueológico del mismo se detecta su asociación con sitios que tienen componentes preinkaicos. Esta técnica puede no ser siempre muy efectiva si las culturas más tempranas que usaron el camino no construyeran sitios frecuentemente sobre el mismo, como hicieron los Inkas. Por lo tanto, algunas huellas o senderos anteriores a los caminos incaicos pueden nunca ser conocidos, particularmente si los sitios en ellos no logran ser detectados por ser escasos o por haber desaparecido.

Por otra parte, algunos caminos utilizados por el Tawantinsuyu son evidentemente más antiguos. La arteria principal de la costa norte del Perú es un claro ejemplo. Este camino parece haber tenido un uso ininterrumpido durante siglos antes de los Inkas, uso que se prolonga hasta bien entrada la época colonial (Fig. 6.2).

Un problema complejo es el relacionado con los antiguos caminos andinos que pudieron haber sido abandonados pero que luego, siglos después, fueron utilizados de nuevo. Tal puede haber sido el caso de algunos de los caminos mantenidos

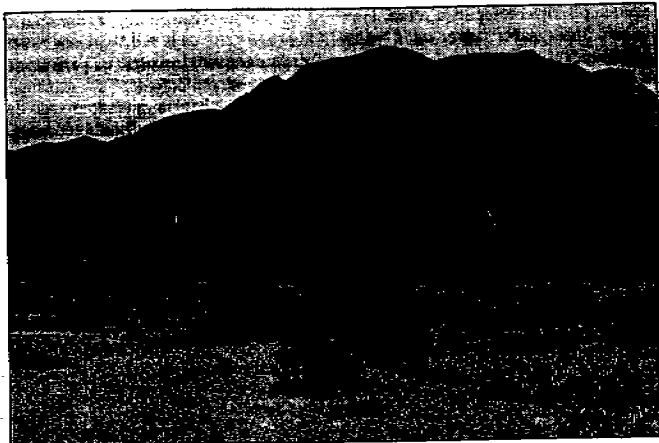


Fig. 6.2.-Camino costero, con plano lateral muy inclinado, a orillas del valle de Lambayeque en la costa norte del Perú. Siendo una construcción preinkaica, posteriormente fue utilizado por los Inkas. Incorpora una considerable cantidad de pendiente natural al plano inclinado del camino. Usualmente los caminos construidos por el Imperio incluían la construcción de muros de retención para nivelar el camino sobre una pendiente.

por el Imperio Wari (700-1100 d.C.). El uso por el Tawantinsuyu de caminos que fueran alguna vez parte del sistema de transportes Wari, ha sido sugerido por Lumbreras (1974: 162), y elaborado por Schreiber (1978: 102-129) y por Isbell y Schreiber (1978). Ellos señalan que hay una asociación entre los sitios Wari más importantes y los "caminos incaicos", pero nunca son muy explícitos en cuanto a la naturaleza de esta asociación. Es cierto, por ejemplo, que los centros Wari de Piquilla y Wiracocha Pampa están junto a un camino incaico. No obstante, la inspección de estos dos sitios realizada por nuestro Proyecto de Caminos Incaicos reveló que el camino incaico pasaba a varios cientos de metros de ambos, y no a través de los mismos ni a su lado. En el caso de Wiracocha Pampa, el camino incaico pasa a unos 200 a 300 metros al sudeste del sitio y no a través del mismo; en el caso de Piquilla, lo hace a más de 200 metros al sur. Un problema similar se presenta con el sitio de Jincamocco, el que Schreiber describe como una suerte de *tampu* Wari sobre el camino Inka que va de Andahuaylas a Nasca. En este caso, se nos dice que el antiguo camino "es visible", desde Jincamocco, pero no se nos ofrece evidencia alguna de que exista una asociación directa entre el camino y el sitio.

Las endeble asociaciones antes citadas, entre sitios Wari y caminos Inkas muy conocidos, abren la posibilidad de que tanto las rutas Inkas como Wari puedan haber corrido sobre el mismo terreno debido a exigencias topográficas, pero que no neces-

sariamente hayan compartido el mismo trazo. Si éste fue el caso, entonces el Imperio Incaico puede haber reproducido inadvertidamente parte de la red Wari, sin haber usado muchos de los caminos del primero. Cabe notar que transcurrió un período de varios cientos de años entre la caída de los Wari y el surgimiento del Tawantinsuyu, y que varios tramos del sistema vial Wari probablemente habían ya desaparecido en tiempos de los Inkas, de la misma forma como muchos caminos incaicos han desaparecido hoy en día. Es menester realizar investigaciones adicionales para poder determinar si el uso por los Inkas de los caminos Wari fue más bien algo simplemente esporádico e incidental.

Algunas evidencias sugieren que podrán encontrarse algunos tramos de caminos con claras asociaciones de uso tanto Wari como Inka. Sin embargo, un camino extenso no debe ser fechado en base a su asociación con un solo sitio de un período específico. Más aún, los sitios usados para fechar un camino en base a su asociación deben tener claramente visible un camino adyacente, o que lo atraviese. Es necesario disponer de ejemplos repetitivos de sitios cronológicamente similares a lo largo de un camino, para poder fecharlo en un período específico, particularmente en los casos en que uno trata con culturas preinkaicas.

Sin duda tanto los Wari como los Inkas viajaron entre Pachacamac y la sierra (Schreiber 1978: 110). Lo que queda por probar es si el camino Inka fue el mismo que utilizaron los Wari. El área de Cajamarca puede resultar muy provechosa para determinar si los Inkas y los Wari utilizaron un mismo camino. Los arqueólogos del Proyecto de Caminos Incaicos encontraron un sitio de probable arquitectura Wari, llamado Yamobamba, asociado directamente con el camino incaico, al sudeste de la ciudad de Cajamarca (Fig. 6.3).

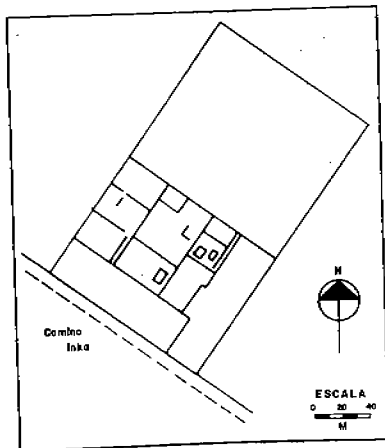


Fig. 6.3.—Plano del sitio de Yamobamba, correspondiente a la época Wari, con un camino reutilizado por los Inkas.

Existe otra ruta estudiada por el Proyecto de Caminos Incaicos que corre a lo largo del valle del río Huaytará y Pisco hacia Chíncha, que probablemente existiera en tiempos preinkaicos. Un buen número de los sitios asociados al caminos —como Haytará, Tambo Colorado, Lima La Vieja y Centinela— tienen componentes preinkaicos.

Un ejemplo interesante de un tramo de camino que puede ser parcialmente de origen incaico y parcialmente preinkaico, es la ruta estudiada por los arqueólogos del Proyecto de Caminos Incaicos al norte de Cuenca, Ecuador. Allí, el camino incaico conecta Tomebamba (Cuenca) con Hatun Cañar (Ingapirca), ambos sitios Cañari con ocupación tanto preinka como inka. Entre estos dos sitios los Inkas bien pueden haber construido su camino sobre senderos preinkaicos, tal como se describe en el pasaje citado (*Relación... de Cuenca* [1582] 1965: 267). Al norte de Ingapirca, donde el camino cruza el alto páramo del Nudo de Azuay, no se encontró evidencia alguna de ocupación preinkaica en sitios asociados al camino. En este caso, el camino puede haber sido construido originalmente por el Imperio Incaico.

En resumen, existe evidencia de que algunos de los tramos de caminos estudiados por el Proyecto de Caminos Incaicos existían antes del Imperio Incaico, convirtiéndose éstos en caminos incaicos solamente después de que fueron restaurados, posiblemente ensanchados, y adornados con ese símbolo tan particular de la presencia incaica: el *tampu*. Puede ser que otros caminos incaicos se cifieran a la misma topografía que los preinkaicos, pero no utilizaron las misma traza sino esporádicamente, o nunca.

Es mucho lo que queda por aprender sobre este tema y muy poco lo que se sabe para arriesgar una opinión sobre el porcentaje de los caminos preinkaicos que fueron usados por los Inkas. Es importante resaltar que aún en aquellos lugares de los Andes donde los caminos preinkaicos eran comunes e incluso usados por el Estado Incaico, el Tawantinsuyu no dependió exclusivamente de éstos. Los Inkas crearon nuevos caminos aún en áreas donde existían muchos otros antiguos.

CAMINOS CONSTRUIDOS POR EL IMPERIO INCAICO

Los arqueólogos del Proyecto de Caminos Incaicos recorrieron una serie de tramos de caminos incaicos en donde no se encontró buena evidencia de su existencia previa al Imperio. Las siguientes rutas constituyen ejemplos de caminos puramente incaicos:

- 1.- El camino que atraviesa los páramos del Nudo de Azuay, en el Ecuador.
- 2.- La principal arteria incaica al sur de Huánuco Pampa, en el Perú.
- 3.- El camino del Urqu Suyu, en el lado occidental del lago Titicaca, en el Perú.
- 4.- El camino incaico que atraviesa el desierto chileno de Atacama.
- 5.- El camino de Paria a Tapacari, en Bolivia.
- 6.- El camino del río Mendoza en el valle de Uspallata, en el oeste de la Argentina.



6.4.—Camino Inka entre el Cuzco y Machu Picchu (foto A. Guillén).

Adicionalmente, existen tramos cuyo reconocimiento ha sido realizado por otros arqueólogos, como son el sendero Inka a Machu Picchu (Bingham 1930; Fejos 1944), el camino de Famatima (Rohmeder 1949; Schobinger 1966), y el camino Taquesi (Stothert S. 1968), que parecen haber sido construidos recién en tiempos de los Inkas.

Algunos de los caminos investigados por el Proyecto de Caminos Inkaicos no han podido ser evaluados en relación a la fecha de su origen, porque era incierta o inexistente la evidencia de la asociación cronológica de los caminos. Algunos ejemplos son los caminos del valle de Cañete en la costa sur del Perú, y aquellos de la Provincia de Salta en Argentina, donde las asociaciones cronológicas eran inciertas aunque apuntaban más hacia una influencia preinkaica. Otro ejemplo lo constituye el camino en el área de Santiago en Chile, donde no existen buenas asociaciones cronológicas pero uno puede sospechar que éste fue una creación incaica.

RESUMEN

Existe ahora buena evidencia de que una parte no determinada del sistema vial incaico utilizó o renovó caminos construidos por pueblos preinkaicos. Estos caminos tienden a estar concentrados en la parte central del Imperio, donde los pueblos preinkaicos habían desarrollado Estados tempranos o imperios que construyeron caminos. No obstante, aún en esta área existen importantes caminos incaicos sobre

los que no existe evidencia alguna de que estuvieron basados o que hayan sido construidos sobre construcciones preinkaicas. En los extremos norte y sur del Tahuantinsuyu, los caminos parecen ser originariamente incaicos, lo que puede explicarse por la ausencia en estos lugares de sociedades organizadas en forma de Estados que hubieran podido llevar a cabo la construcción formal de caminos. En estas áreas los caminos incaicos pueden haber sido construidos sobre huellas o senderos preinkaicos, pero es muy difícil aseverar esto con la evidencia arqueológica disponible.

Aún no existen evidencias que permitan suponer que los Inkas usaran técnicas de construcción desconocidas para los pueblos preinkaicos de los Andes Centrales. La verdadera innovación del Imperio consistió en extender la construcción formal de caminos a áreas de los Andes donde éstos eran desconocidos. La evidencia disponible es aún muy limitada como para permitir evaluar cuál es la porción del sistema vial incaico que ha sido heredado de culturas anteriores. Aunque el uso de caminos más antiguos fue importante en algunas áreas, no parece haber sido un factor significativo en muchas otras.